



NET
International

مجله اقتصادی و تربیتی
تأسیس سال ۱۳۸۵
پرتال اینترنتی: www.iranet.ir



اسبوعية جديدة في مصر للطيران

إم-داء 2006

اتحاديونال نت
المملكة المتحدة

القاهرة / جنيف كل يوم ثلثاء

بالإضافة الى الرحلات المنتظمة
يومي الجمعة والأحد

بسعر خاص جداً فقط 1500 جنية

لمزيد من المعلومات اتصل الآن
0900700000 سعر المديقة 50 قرشاً
او 1717 سعر المديقة جنية واحد
www.egyptair.com.eg

* هذا العرض ساري لرحلات يوم الثلاثاء
اعتباراً من 28 مارس وحتى 27 يونيو 2006

* سعر التذكرة ذهاب وعودة
بإضافة الضرائب والرسوم

AVEX
2006

التأهل الرسمى للمعرض الدولى للطيران المدينى

مصر للطيران
EGYPTAIR

تمتع بعروض مصر للطيران



مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road, Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

نبيل السيد أحمد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقص

محرر التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة 0122586455 - Tel. +2-

إسكندرية 04275117 - Telefax. +2-03-

العنوان: 51 في فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أهـرة التـثـريـر

* ريان أحمد بدوي (+2) 0123184320

* سهر خميس (+2) 0129326936

* شرين جلال (+2) 0106929403

* صفاء القلاوي (+2) 0103954631

* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924

* ميادة محمود (+2) 0122833584

* نشأت الديهي (+2) 0123903815

سوريا

* ريان / رامي تحوف

محمول

0096394231001

0096394239440

0096343714536

فاكس

* السعودية - جدة

لليـفـون: (06369985) - (2) - (+966)

فاكـس: (06369458) - (2) - (+966)

كندا

* شريف صلاح مختار

لليـفـون: 4167250912 - +1

توزع في جميع أنحاء العالم



تلم مستشار التحرير

ولنا
كلمة

إسلام بطلان الأمر في حق الإنسان والحيوان
الإنسان في الطبيعة من حيث كونه إنساناً

جنون البقر.. انفلونزا الطيور.. أمواج من الرعب بين القطعان والأسراب، فجأة وبلا سابق إنذار أصيب العالم بالذعر من جراء الأخبار المتواترة والمتناثرة من دولة هنا أو دولة هناك إجراءات احترازية وتصريحات نارية وإنهيارات نفسية والسبب «انفلونزا الطيور» إن سيناريو تم إعداده كشوا السيناريوهات أو ما أسماه الإسرائيلون «بالسيناريو الأسود» يتوقع أن يحصد هذا الوباء ما يقارب من 42 مليون شخص على مستوى العالم، وفي مصر إستقبل المواطنون ما أعلنته عن إكتشاف حالات معدودة مصابة بالفيروس الخطير بالهلع والذعر وأعاد إلى الأذهان أوبئة الكوليرا والتيفويد التي كانت تحصد أرواح المواطنين حصداً، إن القضية والكارثة أن البشر يقومون الآن بجنى ما زرعوه من قبل، لقد قاموا بطحن عظام ولحوم ودماء الحيوانات وصنعوا منها أعلافًا تاكلها نفس الأنواع من الحيوانات، الحيوان ياكل نفسه والطيور كذلك تاكل نفسها، والضحية هو الإنسان .. الإنسان البسيط الذي يتخيل أن هناك أنظمة وإجراءات وقوانين تحكم وتتحكم في المسألة .. وإستيقظ الإنسان على كارثة تهدد البشرية جمعاء

إن الرأسمالية المتوحشة لا تعرف لعنة الأخلاق والمبادئ وما هي النتيجة، الجميع في مرمى الأزمة، الجميع ينتظر بدوره في الكارثة المريعة، ولكن ما هو السبيل للخروج من هذه الأزمة وكيف نتجنب تلك الكارثة؟؟

الإجابة في رأي العودة إلى (الرأسمالية الأخلاقية) العودة إلى عصر العمل المحترم الذي ولى أمام ضراوة المنافسة وجشاعة الرأسمالية، إن منظمات حماية المستهلك عليها دور كبير خلال المرحلة القادمة، والحكومات عليها دور إلتخاذ الإجراءات الوقائية والإحترازية في المناطق السليمة حتى لا تتفاقم المشكلة ويعبر الخطر محققاً بالجميع.

إن الكارثة كبيرة والذعر يملأ الأرجاء، فلنعود إلى سبحانه وتعالى بحق لعل الأزمة تمر على خير...والله الموفق.

عاصم السيد أحمد

اقرأ في هذا العدد

18 قرأت لك نظرة إلى مستقبل النقل البحري

18

20 الموانئ المصرية إلى أين ؟

20

22 الإقتصاد البورسعيدي حوار مع المستقبل

22

25 شعبة خدمات النقل الدولي

25

34 رفع العلم المصري على السفن بين

34

36 الولاء الوطني والمستحيل العقلي

36

38 وسائل الربط الميناء

38

38 تنمية ثروات الأفراد

38

48 مالم لا ترجين لله وقاراً

48

8 التعليم والتدريب البحري في الأردن

8

9 آخر أخبار النقل البحري

9

10 GUIDANCE FOR IMO LEQISATION IN 2006

10

11 ELSALAM BO CCACCIO 98

11

16 على هامش بطولة كأس الأمم الإفريقية

16

17 وطارات الانفلونزا في ربوع مصر

17

القبالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإذعان إلى المصدر

من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها يادروا بالإلتصال بعجز مساحة الإعلان



MINISTRY OF MARITIME
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m²
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
6 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m²
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL: info@pscchc.com

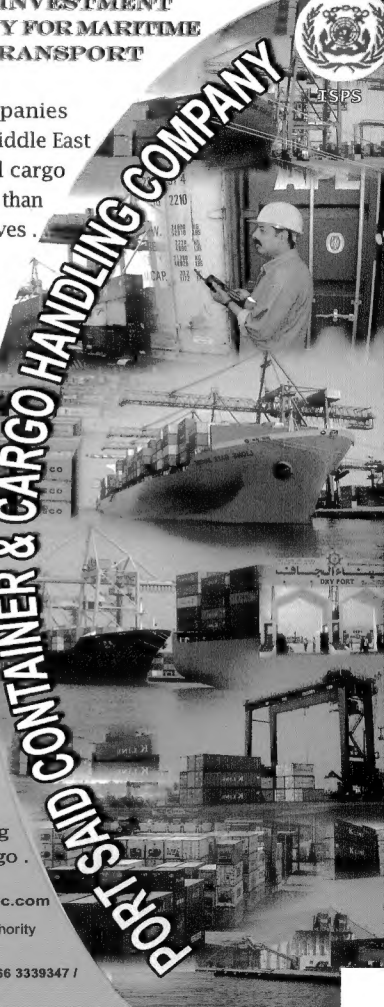
Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY





رويال للخدمات اللوجستية

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع - عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخير الشح الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية

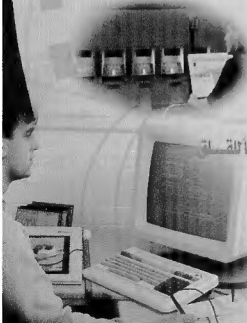
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجوا
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخفيض الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخم المسبق عن السلع الصناعية

معنا.... وداعاً للتأخير.... وداعاً للتسليم

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤١٩٩٤٤ - ٤١٨٤٢٣٣ - ٤١٨٤٢٣٨ - ٢٠٢ - فاكس: ٤١٨٨٧٧ - ٢٠٢
مكتب الاسكندرية : ١٠٠ ش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٢٨٩٥١ - ٤٨٢٨٩٥٢ - ٢٠٢ - فاكس: ٤٨٧٧٧٢ - ٢٠٢
مكتب ميناء السويس : العين السخنة - السويس
ت: ٢٧١٠٥٠ - ٢٧١٠٥١ - ٢٧١٠٥٢ - فاكس: ٢٧١٠٥٢ - ٢٧١٠٥٣
مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٢٣٥٩٤١ - ٢٣٥٩٤٢ - ٢٣٥٩٤٣ - فاكس: ٢٣٥٩٤٣ - ٢٣٥٩٤٤
مكتب مطار القاهرة : مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٦١٤٦٨ - ٢٦١٤٦٩ - ٢٦١٤٧٠ - ٢٦١٤٧١ - ٢٦١٤٧٢ - ٢٦١٤٧٣ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٦١٤٧٣ - ٢٠٢





قائمة المراكز المملوكة للدولة في 2005/6/30

٢٠٠٥ / ١٦ / ٣٠

وحدثت الجمعية العامة للشباب الإفريقي ببهاجتها في 2005/9/28 إشداد وإقرار قائمة توصيات الأربع فقد تم مراجعة القانون المالي للبلدية في ضوء قرارات الجمعية العامة كما يترتب عليه تبديل الرصدة حسابات الإفريقيات،

من مواءمة ما تضمنته تقريرات المشار الإفريقيين مع تعاضلات من رأيا أن القانون المالي للبلدية اعلم على الإفصاحات الختمه له في جوبهاا الهامة من المركز المالي للبلدية في 2005/6/30 ونهية تساهله بنفقتها

والصغير والتغير في نسبة التملك على التغير والتغير في نسبة التملك الحاسبي والمدير والمدير الختمه كما يلي. وفي جوبهاا الهامة من المركز المالي للبلدية اعلم على الإفصاحات الختمه له في جوبهاا الهامة من المركز المالي للبلدية في 2005/6/30 ونهية تساهله بنفقتها

مدير عام
نائب مدير الإدارة
محاسب / السيد أحمد الخطاط

التعليم والتدريب البحري في الأردن

لم يعرف على مدى السنين أن أي من الدول العربية هي من الدول المصدرة لعمالة البحرية على المستوى العالمي، بالرغم من تخطي بعض هذه الدول في توفير العمالة على المستوى الوطني والإقليمي دون أن يتصل ذلك لفرصت معيشية. وتلبية لأهمية الصيد من الدول العربية لتكون قطاعا أساسيا يدرى دخلا متزايدا لهذه الدول في ما بينها وكذلك على المستوى العالمي، ولأهمية المنصب للصيد يهدف هذا التقرير إلى التعرف على مصادر مؤهلة لتوفير الكوادر المؤهلة لتشغيل وإدارة هذه الأساطيل، وقد كان تأسيس الأكاديمية للأعمال البحرية في البحرية في بداية السبعينيات من هذا القرن، وقد بُدِئت عنيت العديد من الدول والشركات العربية وبرامج التدريب اللازمة لإعداد كوادر بحرية من ضباط ملاحة ومهندسين بحريين وضباط اتصالات، سواء لإلحاقهم مع الكوادر البحرية الأجنبية التي كانت تشكل ما يزيد عن 95% من إجمالي العاملين على ظهر السفن البحرية باستثناء بعض الدول العربية أو لتوفير الكوادر المؤهلة لخدمة الأساطيل الوطنية العربية بصورة منتظمة ودايمة.

توفر كادر بحري مؤهل تبرز بصورة أكثر. وقد استمد الأسطول البحري الأردني خلال العشر سنوات الأخيرة على كواادر بحرية أردنية مؤهلة حيث تمكن في فترة من الفترات من توظيف ما يقارب 100% من الأردنيين العاملين على ظهر السفن الأردنية.

وبين الجدول التالي تطور عدد السفن التي ترفع العلم الأردني وكوادر من قبل الشركة العربية لإدارة السفن في الأردن وعدد السفن فيها (ضباط ومهندسين فقط) وكذلك عدد الأردنيين العاملين الإجمالي على ظهر هذه السفن:



الدكتور مصطفى مساد

رئيس الأكاديمية الأردنية للدراسات والبحرية
للمرئيات شركة اتصالات البحرية الوطنية الأردنية
للبحر العام للشركة البحرية لإدارة السفن

المصدر: سجلات الشركة البحرية
إدارة السفن
ويتضمن من الجدول أعلاه أنه منذ بداية عمل الشركة فإن أعداد العاملين على ظهر السفن من ضباط الملاحة والمهندسين البحرين الأردنيين قد أخذت بالتناقص، إلى أن وصلت إلى النسبة الحالية وهي نسبة متدنية

السنة	عدد السفن	عدد العاملين على ظهر السفن	النسبة المئوية للأردنيين
1996	11	216	93.1
1997	14	333	90.4
1998	17	354	84.7
1999	15	305	91.5
2000	18	324	79.3
2001	12	258	84.1
2002	12	323	70.0
2003	12	346	64.5
2004	17	508	41.5

الغاية لسياسة عند مقارنتها بالنسبة الأخرى قبل عدة سنوات.

ولجاية هذا الوضع فقد تم تأسيس الأكاديمية الأردنية للدراسات والبحرية وذلك لإستقطاب خريجي الثانوية العامة الأردنيين الراغبين في دراسة التخصصات البحرية والمهندسية للعمل على ظهر السفن التجارية ومن لا تسمح لهم الظروف المالية لدراسة هذه التخصصات خارج المملكة الأردنية الهاشمية.

وقد إستقبلت الأكاديمية بالفصل الدفعة الأولى من طلبة الدراسات الأساسية الهندسية والبحرية وذلك في شهر آذار/مارس 2005 كما إستقبلت الدفعة الثانية في شهر تشرين الأول/أكتوبر 2005، بالإضافة إلى ذلك فقد تلقت الأكاديمية وقمرة الأولى في تاريخ المكة الدورات التدريبية للصعود على شواهد ضابط نوبة ملاحية وضابط نوبة هندسية.

وقد تمكنت الأكاديمية من إستقطاب نخبة من المحاضرين المؤهلين على المستويين العلمي والأكاديمي كما قامت بتوفير مبنى مؤقت في منطقة جبل عمان تم قامت بشراء قطعة أرض مناسبة وسيتم قريباً ببناء الدائم للأكاديمية في مدينة عمان وفرع آخر في ميناء العقبة. وقد حظيت الأكاديمية بدعم الحكومة الأردنية ممثلة بوزارة النقل والسلطة البحرية الأردنية، حيث سيتم تزويدها ببعض المعدات والأجهزة والمحاكيات اللازمة لتدريب برامجه التعليمية والتدريبية على أعلى المستويات العالمية. وتقوم الأكاديمية بالتنسيق مع المؤسسات العربية والوالية المتخصصة في مجال التعليم والتدريب البحري وذلك لوضع البرامج المتخصصة التي تساعد على تخريج كوادر بحرية متخصصة تستطيع أن تتعامل مع التكنولوجيا الحديثة التي شهدت صناعة النقل البحري في السنوات الأخيرة، وذلك لأن الأكاديمية في حجر الأساس لظهور جيل جديد ورائد من التعليم والتدريب البحري في الأردن، سوف تخدم هذه المنظمة المؤهلة لقيادة البحرية الأردنية، وكذلك شركات الملاحة والمؤسسات البحرية المختلفة خلال السنوات القادمة بإذن الله.

وقد نجحت هذه الدول والشركات في خطتها إلى أن وصلت إلى درجة بلوغ نسبة إعداد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين العرب العاملين على ظهر السفن التي كانت كواادها بالكامل ما يزيد عن 60% من إجمالي العاملين على ظهر سفنها، وكان من المؤمل أن تصل هذه النسبة إلى 100% ولا أن توقف هذه الخطط في بداية السبعينات لأسباب متعددة.

فكانت الشركات البحرية بصورة عامة إلى الإستعداد على الكوادر الوطنية والبحرية المؤهلة والتي كانت لا تكتفي لتغطية الإحتياجات كاملة (بعد أن تلتزم ببرنامجها التدريبية الواردة أعلاه) فبدأت الشركات إلى الجوء إلى السوق الأجنبية لتغطية حاجاتها المتزايدة.

وعند التركيز على السوق البحرية الأردني، فإنه يشار إلى أن عدد الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة قد زاد عن معظم الدول العربية حتى الأكثر تقدماً في صناعة النقل البحري حيث برز ذلك عند قيام العديد من شركات الملاحة البحرية بعمليات التدريب لكوادرها البحرية ويعد ذلك إلى اللغة الكبيرة والسعي الجهدية التي يشتمل بها المنصب البحري الأردني سواء كان طالباً أو متدرباً أو عاملاً بأي وظيفة، أما البشري للأسطول البحري الأردني فلم يبرز عن عدة سفن لا يتجاوز عددها عدد أصابع اليد الواحدة، وبالرغم من ذلك فإن كواادها البحرية كانت كثرات من دول أجنبية وذلك ما سبب عند توفر الكوادر الأردنية المؤهلة أو وكان ذلك في فترة لاحقة بسبب توجه بعض الكوادر إلى الشركات البحرية الأخرى التي توفر ظروف عمل أفضل مما يوفره السوق البحرية الأردني، واستمر هذا الوضع منذ أن رفعت أول سفينة تجارية العلم الأردني نهاية الثمانينات.

وفي بداية التسعينات عاد العديد من الزبانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين الأردنيين العاملين في القطاع للعمل في السوق الأردني وذلك لأسباب قاهرة، وشكل ذلك فائزاً من العمالة البحرية المدربة في السوق الأردني.

إلا أنه ومع ازدياد أعداد السفن الأردنية وتوجه العديد من العاملين على ظهر السفن للعمل في إدارات البحرية المختلفة، والتوقف شبه التام عن إبتعاث الطلبة لدراسة الملاحة والهندسة البحرية وإرتفاع كلفة هذه الدراسة أمام الراغبين في دراستها من نفقاتها الخاصة خارج المملكة فقد بدأت أوضاع مشكلة تسمى الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة بالظهور بل وبالإستمرار والآن بالإستمرار.

وقد تم تأسيس السلطة البحرية الأردنية كتراف على العسكرية بمعنى تطبيق الأنظمة الدولية المتفق والمرتبطة بالسلامة البحرية ومعتم التوثيق البحري وكذلك الأمور المرتبطة بالتعليم والتدريب البحري في المملكة.

كما أن من أهم أهداف السلطة هو المساعدة في تشجيع الإستثمار في النقل البحري وتشجيع المستثمرين الأردنيين والعرب والأجانب لرفع العلم الأردني على سفنهم، وذلك دون التخلي بمسئولية السلامة البحرية على هذه السفن، وبما لا شك فيه أن من أهم النتائج المتوقعة لهذا الإستثمار هو توفير فرص عمل للأردنيين المؤهلين للعمل على ظهر السفن، حيث من المعروف أن أهم العناصر المطلوبة لإستثمار في صناعة النقل البحري هو العنصر البشري المؤهل والمدرب، حيث أنه لا شك أن توفر رأس المال اللازم يمكن من شركة أو سفن، إلا أن تشغيل وإدارتها يتطلب توفير الكوادر اللازمة التي قد لا يمكن توفيرها وتدريبها خلال مدة زمنية قصيرة.

ومن منظور إقتصادي، فإن كلفة الكوادر البحرية العاملة على ظهر السفن قد تصل إلى 50% من إجمالي تكاليف تشغيل السفينة الأمر الذي يشير دىين معوض إلى أهمية توفير الكوادر المؤهلة لتشغيل السفن إلى أساس إقتصادي وضمن المعايير الدولية المرتبطة بالسلامة البحرية ومعتم التوثيق البحري، حيث يمكن مستوى الأداء لهذه الطواقم على الأداء الإقتصادي والوفى بالتزامات السفينة من حيث عدد الحوادث البحرية وتعمل السفينة وما يتبع ذلك من خسائر تجارية.

ولا كان أسطول البحر العربي بصورة عامة والأسطول الأردني بصورة خاصة يتكون من سفن تتراوح أعمارها حول العشرين عاماً بل في غالب الأحيان تزيد عن ذلك بكثير، فإن أهمية

التعاون بين مينائي «دمياط المصري» و«رافينا الإيطالي»

مياد محمود



رحب اللواء بحري / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري أنه انطلاقاً من حركة التنمية التطوير التي تشمل قطاع النقل البحري لصرى بجميع هياكله وموانئه وشركاته، فإن خد برامج التحديث برنامج التعاون بين ميناء «رافينا الإيطالي» وميناء «دمياط» المصري لتبادل أراضي في المينائين تخصص لصالح المصدرين والمستوردين المصريين والإيطاليين..

بدأت فكرة البرنامج عندما طلب ميناء «أوروبا» أن يأخذ قطعة أرض بميناء مصرى لصالح المستوردين والمصدرين الإيطاليين المتعاملين مع الميناء المصرى مقابل أن يخصص للميناء المصرى قطعة أرض مماثلة للمستوردين والمصدرين المصريين في الميناء الأوروبي.

وقد عقد إجتماع ضم رئيس ميناء «رافينا» الإيطالي، ورئيس هيئة ميناء «دمياط» المصري، ووفد من الأخصائيين والخبراء ورجال الأعمال.

لا أحد يستطيع أن ينكر أن الله قد عبأ مصر بموقع متميز وفريد، وقد أدركت مصر قيادة وفكرًا منذ حوالي 10 سنوات أن لابد من تفعيل مقولة «أمر موقع، لا يمكن الإكتفاء بهذا الموقع دون أن يكون له مردود في الواقع.

وبعيرة المكان ترتبط بوضائع الترانزيت Transshipment أكثر من تأثيرها في البضائع المأثورة الخاصة بالماء سواء المصدرة منها أو الواردة إليها

لذا هذه التجارة ستمر بالموانئ المصرية شيئاً ما أبداً.

أما بوضائع الترانزيت فتعتمد على موقعه وعاملاتها وكفاءة موانئها، وعلى الرغم من أن بوضائع الترانزيت في حد ذاتها أقل ربحية وعائدًا من بوضائع البالد، إلا أن الدولة تخطئ إذا توقفت عن تلقيها لتلك البضائع.

لذا علينا العمل على زيادة العائد والقيمة المضافة من التعامل في بوضائع الترانزيت من خلال اعتماد بعض الأنشطة كالتجارة والتخليص والتجميع والتوزيع وهي أنشطة كثيفة العمالة لا تحتاج أجهزة أو آلات معقدة بل توفر فرص عمل كثيرة، وهذا ما تم في ميناء جبل علي وهو سر إنطلاق دبي.

الخطوة التالية أن تتحول هذه الموانئ إلى مراكز لوجيستية حقيقية تتوزع فيها البضائع والحاويات، ولا يتم ذلك إلا من خلال ميناء عميق ذو عدد ضخم من الحاويات وله ظهور داخلي ضخم، بما يخلق منطقة إقتصادية حرة مثل المنطقة الحرة في جبل علي (GAFZA) أو منطقة التجارة الحرة (Gable Ali Free Zone Area)، أو تلك الجارية إنشائها حول قناة بنما.

وبذلك يصبح الميناء، قاطرة، للإقتصاد نتيجة به نمو مزدهر من النمو والتقدم، وهذا المصطلح تحديداً هو ما استعمله البنك الدولي (WB) في تقريره أبريل 2005 للحكومة المصرية عن ميناء شرق بورسعيد.

مصر من أولى الدول التي تعد منظومة تعارف التوأمتي محلية... بهذه الكلمات بدأ اللواء «شيرين حسن» قطاع النقل البحري حديثه عن نظام AIS الدولي

ويدير المهندسين والخبراء المصريين بوضائع منظومة محلية خاصة بمصر... أصدرت المنظمة البحرية الدولية IMO قرارات تطبيق هذا

النظام على جميع سفن الركاب وسفن البضائع، 300 طن، وال (AIS) هو نظام تنبئ من سفينة لسفينة أو من السفينة إلى الساحل، ويعد على وجود جهاز إرسال AIS Transponder

يرسل بيانات أساسية ومتميزة خاصة بالسفينة تنقل من خلال موجات الراديو عالية التردد «VHF Band»

وتستقبل بواسطة «AIS Receiver» يظهرها على خرائط خاصة بالموانئ تمكننا من تتبع سير السفينة من بداية رحلتها وعمرها كل البيانات الخاصة بها.

إن النظام يستخدم دولياً منذ 2003 ويكوّن الإتصال من طريق شبكة الإنترنت، وأصبح وفقا لقرارات IMO إجباري على جميع السفن ما عدا الحربية أن تستخدم هذا المنظومة، ولكن الشرق



لواء مختار عامر



لواء شيرين حسن



لواء هشام السرساوي
رئيس هيئة ميناء بورسعيد

وقد تحدث البنك عن «Port Said System» ونظام بورسعيد والذي يشمل ميناء شرق بورسعيد وميناء غرب بورسعيد دون العمل بينهما.

وتمن جميعاً أنه لا يمكن الإستغناء عن ميناء بورسعيد ولا خوف من أن يخلف «ميناء شرق بورسعيد» الأنظار عن الميناء القديم بل هو بمثابة ميناء جاف لبورسعيد بمساحة 35 كم2 ومنطقة صناعية حرة بالظهر بمساحة 87 كم2، وذلك لتلبي

على العمود الجغرافية التي تمنع القوسية وزيادة الأرصعة في ميناء بورسعيد ومنها طبيعة التربة والقاع بطبيعة ميناء الأربعة.

وقد تم إتخاذ المرحلة الأولى من مشروع ميناء شرق بورسعيد في ديسمبر 2004 والمرحلة الثانية تبدأ في 2006 وتنتهي في 2008.

فإنه إن كان من مصلحتنا تطوير الموانئ الحالية وتحديثها، فإن الفكرة الحقيقية تتحقق بمشاريع كبيرة تحقق نقلة هائلة، وميناء شرق بورسعيد أحد هذه المشاريع الضخمة المطروحة.

وجاري الآن إستكمال باقي الدراسات حول عدد الحاويات - المقرر له مبدئياً 2 مليون حاوية يمكن رفعها إلى 4 مليون.

يجري البحوث محود بحث واستشارات النقل البحري بالتعاون بمعهد ISL الألماني للبحوث والدراسات.

الأيسد وأوروبا لا تستخدم الإذاعة عن طريق الإنترنت إشارات السرية. فكان التقلب على ذلك بإعداد شبكة محلية بغيرها مصرية بدلاً من البثالات الأجنبية التي تسهل على تلك الشركات إخراج أو تغيير البيانات دون علم قطاع النقل البحري المصري.

لذلك قامت مجموعة من الخبراء والبحريين والمهندسين بإنشاء نظام متكامل للسواحل المصرية بإستخدام شبكة قطاع النقل البحري وتم شراء برنامج «Ship plotter» المتوافرة في السوق. وقد تم تركيب أجهزة إستقبال في موانئ نويبع، شرم الشيخ، الإسكندرية، والسويس وجاري إستكمال باقي الأجهزة لتصل إلى 12 جهاز تكفل لتغطية كل موانئ مصر والحدائق الإقليمية.

مدى رؤية جهاز الإستقبال لتصل إلى 60 كيلو متر، وفي بعض الأحيان تتضمن الرؤية لتصل لأكثر من ذلك.

تم رصد عدم مالي قدره 150 ألف جنيه المرحلة الأولى التي تنتهي بتركيب 6 أجهزة، تم تستكمل باقي المراحل بتكلفة 150 ألف جنيه أخرى.

وإن كان قبضان السفينة هو التحكم في إرسال البيانات فإنه لا يستطيع إيقاف الإرسال له بوضع النهاية والتفتيش ووفقا لقرارات المنظمة البحرية الدولية فإن السفن لا تستطيع الإبحار إلا بعد التتبع من سلامة الجهاز وصلاحيته.

ويوضح اللواء «بحري/ شيرين حسن» أن هذا المشروع منظم الفاز قيد التجارب ويجري العمل على إستكمال جميع مراحلها لتستفيد منه في النهاية سلطات الدولة وجميع الجهات والهيئات المعنية.

ميناء
شرق بورسعيد
وبضائع الترانزيت
(شرق بورسعيد قاطرة الإقتصاد المصري)

نظام التعارف الاتوماتي
المصري للسفن "EAIS"
Egyptian Automatic Identification System



GUIDANCE FOR IMO LEGISLATION IN 2006



1 force January 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:

The amendments are applicable to bulk carriers over 20000 tons Gross & Tanker over 500 tons Gross, built on/ or after 1st January 2006, and concerns construction, structure, subdivision & stability, machinery & electrical installation, as per MSC. 151 (78) & MSC. 158 (78) (16), MSC/Circ. 1107.

2. International Marine Dangerous Goods (IMDG):

The amendment includes a new chapter 1-4 and updating in various sections, as per MSC.154 (78).

Entering in force July 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:

The amendment concerns passenger & cargo ships, build on/ or after 1st July 2006, for the testing of water light doors, as per MSC. 170 (79).

2. SOLAS Chapt. III Reg. 19 & Reg. 20^o:

Applies to all ships & concerns conditions & guidances for emergency drills, operational readiness, maintenances and inspections, as per MSC. 151 (78) & SMC/Circ. 1115.

3. SOLAS Chapt. III Reg. 30:

Applies to Bulk carries constructed on/ or after 1st July 2006, to ca at least on freefall life boat, as MSC. 170 (79).

4. SOLAS Chapt. III Reg. 32:

Applies to all ship and concerns requirements for immersion suit be provided onboard one for each person, SOLAS 1988 protocol also amended, accordingly.

5. SOLAS Chapt. IV Reg. 15:

Applies to all vessels and concerns requirements for test & maintenance EPIRB.

6. SOLAS Chapt. V:

a. Reg. 2-Paragraph 4 to read "length overall as per" MSC. 142 (77).

Definition for Search & Rescue added, as per MSC. 151 (78).

b. Reg. 19: Adds "to be readable by Helmsman at the main steering position "concerns means to determine & display headings, other than Magnetic means, (and refer to MCC. 142 (77)).

c. Reg. 20 VDR Installation: A VDR, which may be an S-VDR, to be fitted on existing cargo ships of 20000 GT and above, constructed before 1 July 2002 - at the first dry docking after 1 July 2006 but not later than 1 July 2009, (refer to MSC. 170 (79)).

d. Reg. 22 Bridge's Visibility: Regulation V/22 "Navigation bridge visibility" was amended to apply to ships not less than 55 m in length, as now defined, (refer to MSC. 142 (77)).

e. Reg. 28 Records of Navigational Activities & Duty Reporting: Each ship of 500 gt and above, on international voyages exceeding 48 hours to submit a daily report to its company, (refer to MSC. 142 (77)).

f. Reg. 33 and 34 Master's discretion: The amendments set an obligation to provide assistance, regardless of nationality of persons in distress, and co-operation between States in delivering persons rescued at sea to a place of safety, (Refer to MSC. 151 (78)).

7. SOLAS Chapt. V:

New text for SOLAS chapter XII incorporating revision to some regulations and new requirements relating double-side skin bulk carriers.

The amendments include the addition of a new regulation 14 on restrictions from sailing with any hold empty and requirements for double side skin construction, as an optional alternative to single-side skin construction, will apply to new bulk carriers of 150m in length or over, carrying solid bulk cargoes having a density of 1.000 kg/m³ and above.

International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP Code).

Part 2-Smoke and toxicity test - the addition of "(200 ppm for floor covering)" in the table to limits in 2.6 Classification criteria, 2.3.3 Toxicity.

International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 HSC Code).

Amendments relate to buoyant spaces in Chapter 2 - Buoyancy, stability and subdivision.

8. International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code).

Amendments reflect the amendments to SOLAS chapter II-1 Regulation 45-Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin.

9. The International Code of Safety for High-Speed Craft (1994 HSC Code) MSC. 119(74): Chapter 13-Navigational Equipment:

This Chapter brings the provisions for navigations for navigational equipment of the 1994 HSC Code in line with the relevant provisions of the 2000 HSC Code. Cargo craft of 3.000 gross tonnage and upwards should be provided with automatic identification system (AIS) not later than 1 July 2006.

Capt. Theodoros Spence

Alexandria Business Resource Centre

The Industrial Modernisation Programme established a network of ten Business Resource Centres (BRC) located in different industrial zones, BRCs main role is to provide consultancy, technical assistance, specialised advisory services, as well as training to SMEs in the private manufacturing sector in the regions they operate and shall remain their trusted partner for support. Offering high quality, subsidised and customer-focused Business Development Services and Resources at all times is of essence to the long-term existence of the network

The BRCs mission is to accelerate the continuous improvement of progressive companies through provision of diverse services and resources. The BRCs comprehensive and customised Business Development Portfolio will address needs of local industry and be delivered through highly qualified in-house staff and a network of strategic partners and professional outsourced specialist consultants to service a greater number of companies. Progressive industrial enterprises will be upgraded to a level where they can effectively compete internationally and in the domestic market against foreign imports. Increasing the enterprises' level of competitiveness is by improving their competencies to run a business able to support international operations at

The Product Quality Level
The Management Level
The Marketing Level
The Financial Management Level
The Operational Level
The Information Technology Level

EL SALAM BOCCACCIO 98

Cup – sized 3rd February 2006

MC

By Capt. Theodoros Spanos

Regional Director of International Institute of Marine Surveying



The cup sizing of the vessel 'El Salam Boccaccio 98', & the loss of near 1,000 persons (actual number not announced at the time of writing present), have raised significant concerns with regard to whether the shipping transportation is safe or not, as well as to whether the Seafarers have the appropriate training.

The vessel is operated by well known Ferry Operators in Red Sea. She reported having left the port of Duba for Safage on 2/2/06 at about 1930 hours, with 1317 passengers, 91 crew 7 trailers, 18 trucks, and 22 cars. Since her departure from the port, the vessel did not report any emergency or un-usual events until her signal was reported lost from the radar of the Saud. Coast Station at 0200 hours of 3rd February 2006.

The Rescue operation was commenced by the Egyptian Rescue Teams at 08:00 hours of 3rd February 2006. From the few survivors –among who there was the Third Officer of the vessel–, we obtained the following reports:

- Approximately an hour and a half (1 1/2 hours) after departure, there was an outbreak of fire at the ship's garage at the location where some of the personal items of passengers have been stowed.

- The fire has been placed under control by the crew using fire hoses, however there was a renewed outbreak of fire afterwards and the crew have resumed their efforts to control fire.

- According to the statements and the information received from the survivors, the Master has neither used the emergency alarm to notify the passengers, nor any

alert signal to the coast stations or to the Operators Messrs El Salam Maritime Transport, Cairo

- Additionally, the survivors mentioned that the passengers did notice the fire from the smell of gas & smoke. When they complaint to the crew they were advised to leave their seats and be shifted to the open upper decks (in order to avoid smoke & gas smell)

- It was also mentioned by some of the survivors, that vessel has been listed (inclined) then cup sized and sank within approximately 10 minutes! This has left no chance for any action other than people jumping into the sea! This whole process started from the moment that the passengers started to move to upper deck.

not operate), then this could have generated a negative effect to the stability of the ship, but it can not be alone the main reason for the loss of stability

The allegation that the loss of stability and the consequent cup sizing of the vessel was mainly caused by the sudden movement of passengers (and associated weight) to the upper decks, is strengthened if we take into consideration that during the last conversion of the ship there were two decks for passengers cabins added, together with new life boats life rafts & associated davits. This conversion means that the vessel's stability under normal loading condition might have been forced up (if not beyond) to the limits.



Summarizing the above, we may conclude that the cup sizing of the vessel was a result of loss of stability at the specific time; this off course means that the cup sizing could not be a result of the fire, nor as a result of the bad weather.

Although there was no reported by the survived crew, there was an allegation that there might be water in the garage that in turn has caused the loss of stability

Even in the case (we repeat that no one of the survived crew reported water in garage, till the time of writing present) where there was water left in the garage from fire hoses (that is again unlikely because it would mean that the draining systems and the bilges did

Assuming that the above is the most possible cause, then the questions that are raised for the owners and for the competed authorities/organization, are the following:

1. Was the stability of the vessel being properly checked and verified (and by whom) after the date of last conversion, by the proper inclining experiment evidencing that the stability of the vessel was within the requirements of I.M.O.?

2. Did the Approved 'New' Stability Study included the proper loading conditions with passengers on decks, and what number of persons was permissible on deck on a loading condition similar to the condition of vessel's departure

Duba? Furthermore, who approved the 'New Stability Study'?

3. List of limitations should have been issued & delivered to the vessel because vessel had some 'exemptions'. Was any instructions / limitations included in respect to the stability of vessel in the 'list of limitation'?

4. Was there an approved 'Damage Stability & A/A Max Calculations' study after the date of last conversion available & in compliance to I.M.O. requirements? Furthermore, who approved the 'New Damage Stability Study'?

The answers to the above questions (if answered) will assist vitally in determining the actual reason that caused the cup sizing of the ship and the loss of so many human lives

No one can ever disagree with the fact that there were many mistakes and deficiencies happened, (e.g. non – operational sprinkler system, use of water in garage by the fire hoses, improper actions by the seafarers, etc). However, we find it extremely difficult to believe that a vessel could possibly cup sizing because of in-operative sprinkler, or because of the use of water in garage for the control of fire (provided off course that draining system works), or because of seafarers in – proper behavior:

Quite clearly (for some people), it was a stability failure; we deserve and we have to hear the actual reason and failure that caused the vessel's cup sizing (and not allegations). More importantly: we do have to learn "how it should not be repeated again in the future"

We may conclude this short article with a question: What have we learned from this unfortunate event? As a result, do we need more regulations and regulatory bodies in order to make transportation safer OR what we actually need is organizations and professionals who are willing to apply the existing regulations properly?



من أشهر حوادث غرق السفن في العصر الحديث كارثة غرق السفينة العملاقة "تيتانيك" والتي لم يكن لها نظير في العالم وقتها إلا السفينة أوليمبيك والسفينة "بريتانيك".

التي غرقت عام 1916 إثر اصطدامها بلغم، والسفن الثلاث تم بناؤها في إحدى ترسانات بلغاسمت بأيرلندا وبنيت "تيتانيك" في 31 مارس 1909. ودشنت في 31 مارس 1911. وتم الإنتهاء من كل الأعمال التجهيزية فيها في 31 مارس 1912.

كانت السفينة تحفة معمارية بكل المقاييس ، بلغ طولها نحو 269 متراً وعرضها 28 متراً وعمقها 18 متراً، وقابقتها 46000 حصان، ولكن عدد زوارق الإنقاذ على سطحها لم يكن يتجاوز مشربين زورقاً بسعة 1178 فرداً، أي أقل من نصف عدد الركاب والطاقم، والسبب في ذلك أن أصحاب السفينة كانوا على قناعة تامة بأن السفينة لا يمكن أن تغرق أبداً. وغادرت "تيتانيك" ميناء ساوثمبتون بجنوب إنجلترا يوم 10 إبريل عام 1912، واتجهت إلى ميناء شويبرج الفرنسي بعد نحو ست ساعات من الإبحار، ووصلت في اليوم نفسه ثم غادرت إلى ميناء كوين تاون بأيرلندا في اليوم نفسه بعد أن مكثت نحو ساعتين، ووصلت ظهر يوم 11 إبريل عام 1912، ثم بدأت رحلة الموت عندما غادرت السفينة ميناء كوين تاون متجهة إلى نيويورك الساعة الواحدة والنصف ظهراً من يوم 11 إبريل، وغرقت إثر قيام طاقمها بمحاولة إيقافها بسرعة غير تدريجية بسبب إقترابها فجأة من جبل جليدي كان يبعد نحو عشرة كيلو مترات من السفينة، وقبل أن السبب الأساسي كان اصطدامها بالجبل فعلاً، وكان ذلك في الساعة الثامنة والربع مساءً يوم 15 إبريل 1912، إلا أنه لم يتم تحديد أو اكتشاف مكان غرق السفينة إلا في سبتمبر 1985 على عمق 2.5 ميل بحري تحت سطح المحيط.

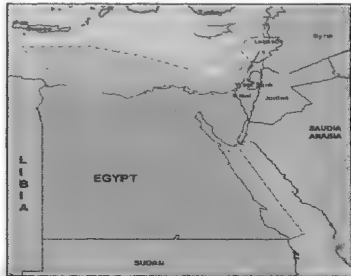
وطى الرغم من أن إجمالي عدد الركاب وأفراد الطاقم في رحلة "تيتانيك" كان 2227 فرداً، فإن عدد الناجين لم يتجاوز 705 شخصاً فقط، وبلغ عدد المفقودين 1522 فرداً، بينهم 815 راكباً و 688 من أفراد الطاقم، واستمقت "تيتانيك" بذلك أن يطلق عليها لقب "أم الكوارث البحرية".



• ESARC is responsible for search and rescue operations within The zone of responsibility and covers the Flight Information Region (FIR) within the Egyptian territory, which is shown on the map.

• The zone of responsibility is covered through the following :

- Joint rescue coordination center (JRCC).
- Sub - centers under construction all-over the country .



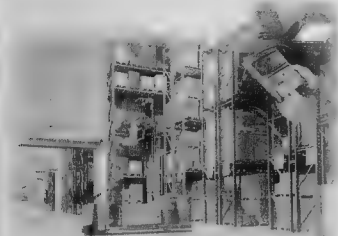


ROYAL WIM BOSMAN

ROYAL WIM BOSMAN EGYPT
MAKING YOUR LOGISTICS WORK



Royal Wim Bosman's
4000m², bonded warehouse
in Sokhna Port, offers you
optimum warehousing and
a complete package of
value added services



Royal Wim Bosman provides
national distribution all over
Egypt and tailor-made logistic
solutions. We deliver your
goods in the most safe and
efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street - Heliopolis
Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com



دوريات إهداء



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري شركة النيل للنقل النهري

في إطار تنفيذ برنامج إدارة الأصول والاستثمارات المملوكة للدولة تعلن الشركة القابضة للنقل البحري والبري

**عن مزايادة عامة بالمظاريف المغلقة
للمشاركة في توسيع قاعدة الملكية لشركة النيل للنقل النهري
إحدى الشركات المتخصصة في النقل النهري
وذلك بالبيع لمستثمر رئيسي أو مجموعة من المستثمرين**

البيانات الأساسية:

- غرض الشركة: القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية والمواد والمهمات اللازمة للتشيد والبناء بالطرق المائية، والحصول على الاتفاقات اللازمة للمقاولات الخاصة بهذه الأعمال، والقيام بعمليات الشحن والتفريغ بالموانئ، وإنشاء ورش الصيانة والإصلاح للوحدات الناقلة للملوكة لها أو لغيره وبناء الوحدات العالمية.
- الموقع: أثر النبي - كورنيش النيل - أول طريق المعادي - القاهرة.
- تاريخ إنشاء الشركة: تأسست بموجب قرار وزير المواصلات رقم (121) لسنة 1963، وصدر النظام الأساسي بموجب القرار الوزاري رقم (44) لسنة 1979، وبموجب القانون رقم (203) لسنة 1991 وقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 أصبحت شركة تابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري.

شروط البيع:

- يمكن الحصول على كراسة الشروط والمواصفات من الشركة القابضة نظير سداد مبلغ عشرين ألف جنيه مصري غير قابلة للرد والتوقيع على اتفاق سرية المعلومات.
- يتقدم المستثمر بخطاب لوائح لشركة القابضة موضحاً عن رغبته في شراء الشركة ومتضمناً الآتي:
- أ - سابق خبرته وقدرته على تنفيذ وتطوير الشركة.
- ب - خطة التحديث والتطوير المقترحة.
- يجب تقديم العروض في ظرف مغلف (مظروف هني / مظروف مالي) مصحوبة بتمامين قدره (مائة ألف جنيه مصري) باسم السيد اللواء بحري أ.ح / رئيس مجلس إدارة شركة القابضة للنقل البحري والبري على العنوان الموضح أدناه مع العلم بأن آخر ميعة لتلقى العروض الساعة الثانية بعد الظهر يوم الخميس 2006/3/30.
- يمكن ترتيب زيارة الشركة بالاتفاق مع الشركة القابضة.
- للشركة القابضة الحق في إلغاء المزايادة دون إبداء الأسباب.

الاستعلام

القاهرة، ت 2586137 / 2586138 / 2586139 / 2586140 / 2586141 (02)

19 شارع المعهد الاشتراكي - روكسى - مصر الجديدة - القاهرة

للمزيد من المعلومات عن فرص الاستثمار في مصر

www.investment.gov.eg



DIUOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

دوريات إهداء

نبذة عن شركة النيل العامة للنقل النهري

أحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري والجوي

1- الشكل القانوني للشركة:

- تأسست بموجب قرار مجلس إدارة المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي على هيئة جمعية عمومية رقم (21) لسنة 1963 وذلك بنفاذ القانون رقم (117) لسنة 1961 بشأن تأميم بعض الشركات والمنشآت، والقانون رقم (78.67) لسنة 1963 بإضافة بعض المنشآت والشركات إلى الجدول المرفق للقانون رقم (117) لسنة 1961.

- والقانون رقم (60) لسنة 1963 بإصدار قانون المؤسسات العامة وقرار رئيس الجمهورية رقم (1614) بشأن إنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي، وبمقتضى القانون رقم (203) لسنة 1991 (قانون قطاع الأعمال العام) ولائحته التنفيذية أصبحت شركة تابعة مساهمة مصرية تتبع الشركة القابضة للصناعات المعدنية.

- وبمقتضى قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 بنقل تبعية شركة النيل العامة للنقل النهري إلى الشركة القابضة للنقل البحري والجوي.

2- رأس مال الشركة:

- رأس المال المرحس به: 75 مليون جنيه.
- رأس المال المصدر: 46313000 جنيه.
- عدد الأسهم: 4631300 سهم.
- القيمة الاسمية للسهم: 10 جنيه.

- بلغ عدد العاملين بالشركة 5/30/2005 (1852) عامل.
- بلغ إجمالي العهدة المملوكة لشركة عدد 481 وحدة نهرية.

3- غرض الشركة وفقاً لنظامها الأساسي:

1- القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية بالطرق المائية.
2- الحصول على إشتاقات خاصة بمقاولات عمليات نقل البضائع أو المواد والمهمات اللازمة للتشغيل والنقل.

3- إنشاء مخازن بالقاهرة مفتط المدن لإيداع وتخزين البضائع.
4- تأجير الأراضي والمباني والمنشآت التي تحتاجها للقيام بأعمال الشركة.

5- القيام بأعمال الشحن والتفريغ المواني وإنشاء الورش لإصلاح وصيانة الوحدات الناقلة لمطوك أو الغير والقيام ببناء الوحدات العائمة.

6- القيام بكافة الأعمال الصناعية والتجارية والمالية والمقاربية التي تتعلق بعرض الشركة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وكذلك الأعمال القائمة لهذا الغرض.

7- للشركة الحق في تأسيس شركة أو مساهمة في رأسمال شركة يكون نشاطها متطابقاً مع نشاط الشركة أو مكملاً له.

8- القيام بأعمال التفتيش الجمركي لبضائنها المستوردة أو للتصدير تمهيداً لمهنتها.

4- المركز الرئيسي للشركة:

- ويقع مقر الشركة الرئيسي بأثر التني - كوينش النيل - أول طريق المعادي - القاهرة.

5- الخدمات التي تؤديها الشركة:

أولاً: نشاط الشركة في النقل:

- نقل المواد الإستراتيجية (الغلات) - البضائع - البترول) لكافة المصانع والشركات في جميع أنحاء جمهورية مصر العربية من الإسكندرية إلى أسوان.

- نقل الهياكل والمواد والمعدات الكهربائية وحاوليات وطرد ذات أوزان وأطوال غير نمطية.

ثانياً: نشاط بناء البواخر السياحية والاتوبيسات النهرية:

- البواخر السياحية ميريديان شامليوني وهي أكبر الوحدات السياحية بالنيل وتعمل كفتنق عالمي حصة خمسة نجوم لأغراض السياحة النيلية.

- بناء البواخر السياحية فلاش لحساب شركة فلاش تونز السياحة والفنادق.

- بناء البواخر السياحية تيليغا لحساب شركة نابل كروز للسياحة.

- بناء الأتوبيس النهرية (ميناء) سعة 100 راكب لحساب الوحدة المحلية لمدينة ومركز سواح تظهر فيه دقة الصناعة ويعمل حالياً بكفاءة عالية.

- بناء عبارة نهرية وأتوبيس نهرية لحساب محافظة أسيوط (مشروع العبارات النهرية) - وتم البناء طبق المواصفات الفنية والرسومات الهندسية وتحت إشراف هيئة التصنيف الدولية.

ثالثاً: نشاط رفع كفاءة البواخر السياحية:

- وهي من الأعمال الجديدة التي إستحدثتها الشركة لتطوير وتعديل البواخر السياحية (نور 2 - الباهرة - خبير - الباهرة قمر الزمان).

رابعاً: التصنيع لتفجير وخدمة العملاء وحل مشكلاتهم:

- بناءً على خطة العمل الصر لصناعة الكوك والكماويات الأساسية لزيادة معدلات التصدير للكوك فقد قامت الشركة بتصنيع وحدة شحن الكوك (بنكر) لمواجهة زيادة الكميات التي يتم شحنها إلى منطقة الإسكندرية للتصدير.

- قامت بتصنيع بعض وحداتها تعمل عبارة نهرية لنقل الشاحنات بكامل حمولتها وذلك لحساب شركة أبناء حسن علام بهدف توفير مصاريف التسويق والتداول خاصة وأن موقع العمل يقع وسط النيل.

خامساً: نشاط الخدمات النهرية والإغالة (إنتشال، قطر، تعويم، إصلاح):

إنتشال وإصلاح:

تمتلك الشركة المعدات والفرات الفنية النادرة والتي ساهمت بالقيام في إنتشال البواخر السياحية (بريس - السلام - العائمة صلاح الدين - نوبيا) وإنتقال ما يمكن إنتقاله من أموال وأرواح وأيضاً إعادة هيكلة الوحدة السياحية واستعادة قدرتها على العمل بأعلى كفاءة.

قطر وتعويم:

تتعرض بعض البواخر السياحية لحائل أثناء مرورها في الجرى الملاحي في أماكن يقل فيها منسوب المياه.

وتتولى الشركة عمليات الإنتقال من قطر وتعويم وإعادة هذه الوحدات إلى مسارها خدمة للحركة السياحية.

سادساً: أعمال إصلاح وصيانة الآهوسة وعوامات الكباري:

- تمتلك الشركة الخبرة والمعلومات اللازمة لتطوير وعمل العمرات لرفع كفاءة الأهمية المنتشرة بكثافة جمهورية مصر العربية.

خبر عاجل

في إطار الجهود المستمرة التي تقدمها غرفة ملاحه بورسعيد لأعضائها فقد عقدت غرفة إلتقاء لجميع أعضاء الجمعية العمومية لعرض كافة الإستفسارات وأوجهها لقانون الضرائب رقم 91 لسنة 2005 ولائحته التنفيذية وذلك بالتعاون مع مكتب د/ محمد الشامي - محاسبين ومراجعين قانونيين وخبراء ضرائب وذلك بفندق جراند الماريسا يوم الأربعاء الموافق 2006/2/1

* السيد الأستاذ/ محمد مصلح رئيس شعبة تعويم السفن بالغرفة التجارية ببورسعيد
* السيد الأستاذ/ ممدى شرف عضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
* السيد الأستاذ/ أحمد قزامل نائب المحامين ببورسعيد
* السيد الأستاذ/ يوسف عزام أمين صندوق الغرفة التجارية ببورسعيد
كما حضر عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية لغرفة ملاحه بورسعيد

وإد حضر الإلتقاء لفيف من الضيوف يتقدمهم:
* السيد الأستاذ/ عادل عياد الممى نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
* السيد المهندس/ جلال الديب مستشار رئيس هيئة قناة السويس وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
* السيد اللواء/ محمد مدين نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد



على هامشه بطولة كأس الأمم الإفريقية

وسط ما يقرب من 100 ألف متفرج انتخب الرئيس حسني مبارك بطولة كأس الأمم الإفريقية الخامسة والعشرون لكرة القدم التي استضافها مصر. وسارح في حفل الإحرام سيده مصر الأولى سوزن مبارك، وحرس كبار الشخصيات الرياضية العربية والدولية على حضور هذا الحفل العظيم وعلى رأسهم الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء، والمشير أحمد طنطاوي وزير الدفاع، وعيسى حياو رئيس الاتحاد الأفريقي، وأعضاء اللجنة التنفيذية للاتحاد. وقد أعلنت القوات المصرية المشاركة في الاحتفال الكبير الذي شارك فيه خمسة آلاف جندي. واستغرق 45 دقيقة عبر فيها عن أهمية هذا الحدث الرياضي الكبير الذي صورته الحضارات الفرعونية والأفريقية. وقدم في الحفل التشكيلات الجعيدة لعالمى السلات وطيور حورس ومراكب الشمس بجانب هبوط رجال الخفافات من الطائرة الهليكوبتر حاملين أعلام المئة عشر دولة المشاركة في البطولة وسط أضواء أشعة الليزر والألعاب النارية.. إن هذه البطولة أظهرت قدرة مصر العالية على التنظيم والإضيافة والسلوك الحضاري بين الجماهير. وإنتماء شبابها وإصراره على تحقيق الفوز لرفع مكانة مصر عالمياً.. فقد حققت روح العمل الجماعي الفوز لأنها وحدها القادرة على تحقيق كل البرامح التنموية وبعثت البطولة التي استضافتها مصر وبلغت ذروتها مع المباراة النهائية في منمنمى مصر وكوت ديفوار. وتعتبر هذه البطولة الحدث الكروي الأكثر أهمية الذي تتراجع أمامه كل الخلافات والنزاعات. ولم يبخل أفراد الفريق المصري من بذل غاية الجهد، والكفاح بروجوة وإصرار. ولذا كانوا أشداء في الدفاع ولأكثر مهارة في الهجوم. وقد استغل الإسناد فرحاً عندما تمكن حارس المرمى الجسور من صد ضربتي جزاء. لقد قاد عصام الحضري المنتخب إلى إنجاز تاريخي مكن مصر من إحراز البطولة، واعتلاء عرش اقادة السوداء، وتسجيل الرقم القياسي في عدد مرات الفوز بهذه البطولة.



كأس العالم في ألمانيا
بوسفة أفضل حكم
أفريقي.

وبيجريا، وكانت المباراة الدولية الأولى لدى إشتراك فيها الحضري في تصفيات مونديال 2002. ويعتبر الحضري أول حارس برمي في أفريقيا والوطن العربي بجزن مدفا في مباراة ضد أوتو الجنوب الأفريقي في كأس السوبر الأفريقي، وحصل عصام الحضري على لقب الفص حارس مرعي في البطولة الأخيرة التي إحتلت فيها مصر صدارة المنتخبات الأفريقية.

إن منتخب مصر قرض كلمته منذ بداية البطولة، وخير دليل على ذلكة الأرقام والنتائج التي لا تحصى، فالمنتخب يملك العبد من عناصر القوة من خلال هذه.. وخدمت مصر للعالم من خلال هذه البطولة الفارة السوداء في أفضل حالاتها الفنية والندية، وساهمت مصر باستضافتها لهذه البطولة في توجيه رساله لفضل دول العالم نؤخذ أن الكرة الإفريقية مسطورة، وأن أفريقيا قادرة على استضافة وتنظيم أكبر البطولات بمسؤولي لائق.. وخفقت مصر بمسئلتها تقدر بصلواتها العذوات في العناية لها في كل وسائل الإعلام الصحافية من خلال ترحيبها العالمي في كل بقاع العالم. إن الفوز بالبطولة أمد إصم رياضاتها للكرة المصرية وشرفها، ومشاركها عام 2008 في نهائيات غانا بإحبارها خاتمة للقب.

توفي الجهاد
الفتى بقباه
حسب شحابه
الهمة في شهر
نوفمبر عام 2004،

وخاض شحاته مع المنتخب الوطني بالية مباريات تصفيات كأس العالم 2006 نهائيات أمم أفريقيا، وينتقل الجهاد لتعديد الموعد المناسب مع الكاتر سفير زامر رئيس إتحاد الكرة وبقية أعضاء المجلس للتشاور حول المرحلة المقبلة بالتنسيق مع المنتخب الوطني ونظام الملعب فيها، وأوضح حسن أنه رغن إشارة المنتخب الذي يحمل إسم مصر، خاصة بعد الطاعة والتقدير التي شعر بها، واستقال الرئيس مبارك للجهاد الفتى ولعابيه يد رساما على صعدونا لحياتنا الفتى ولعابيه يد رساما على استمراره في عمله إن لديه أفكارا للمرحلة القادمة. عصام الحضري بدأ مسيرته الكروية مع فريق حياط، ولكنه كفت

انطلاق مع المنتخب
الأول عام 1994
في ختام التصفيات
الأولمبية، وتعاقد
مع النادي الإلبي عام 1995
وسكس 1963، ومن الأمل
إنضم الحضري
إلى المنتخب الأول
وفشار في دورة
بوروكيسا فاسو
عام 1998 ثم
في نهائيات عام
2000 في غانا

يستحق قيادة منتخب بلاده، ونجاح مصر تنظيميا في البطولة كان يحتاج إلى النجاح الفني وهو الفوز بالبطولة ليؤكد نجاح مصر تنظيميا وفني بشكل غير مسبق، وقد تلقى هاتني شهادة من عيسى حياو رئيس الاتحاد الأفريقي أشاد فيها بروية التنظيم وبكثرة وإمقانه العميق على نجاح البطولة التي تحمل إسم مصر والتي أسهمت في نجاحها الدولية بكل أجهزتها. المهندس حسن صقر رئيس المجلس القوي للرياضة صرح بأن مكافأة المنتخب الوطني التي قررها المجلس للاتين وجهازهم الفني تقديرا

مباركة الرئيس الشريف
لا أحد ينكر أن فوز الفريق القوي يرجع أيضا لأحد حرسى مبارك وأسمره لمتابعته الفريق سواء في تدريباته ومباراته، وكان لهم الفضل في مده بشحنة كبيرة من العماس. وقد توج الرئيس البلمة العماسية الكبيرة التي منحها المنتخب المصري من خلال حرصه على حضور القديري النهائي والمباراة النهائية - ببار صوف مكافأة ضخمة بقيمة ثلاثة ملايين جويلا للمنتخب تقديرا لإنجازه الكبير. وقد برز الرئيس مبارك من تقديره لأعضاء المنتخب والجهاد الفني والإداري للفريق ولتخاذ الكرة، وأشار الرئيس إلى أن هذا الفوز يأتي دليلا على أن المصريين قادرين على تحقيق أي هدف يروونه بالعزم والتصميم، وقد وجه الاتين والجهاد الفني والإداري وأعضاء إتحاد الكرة الشكر للرئيس مبارك في ضوء دعمه المتواصل لسيرة المنتخب ولقائه الكريمة



الرئيس مبارك والسيدة فريشته

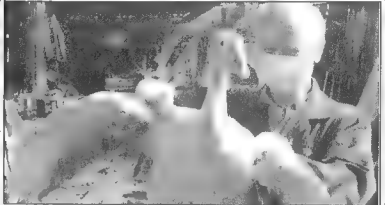
يحتوي مبارتي الافتتاح والختام، وتكرمه للمنتخب في اليوم التالي لفوزه. وقام الرئيس بتسليم كأس البطولة والميداليات لتدعيم لأفراد المنتخب بمسك مشاركة جماعية في جميع أحياف الشعب **شخصيات كروية أليبت وجوها** هانى أبوريدة رئيس اللجنة المنظمة أكد مساعده مفكر للمنتخب الوطني وأصر عن هتنته للرئيس مبارك، وأشار إلى أن هذا الفوز أسعد جميع المصريين، وأن الحرب المصري

الألعاب النارية أصوات الإسناد

في ربوع مصر

.. يبدو أن عام 2006 عام المأسى والأزمات التي يتعرض لها بلدنا الطيب.. ففي الوقت الذي لم نفيق فيه بعد من كارثة العبارة النكوبة، ذلك الحدث الذي نزل علينا جميعا كالصاعقة وهز ربوع الوطن من الشرق إلى الغرب.. جاء إلينا خطراً أشد كنا عنه منذرين ومترقين من خلال متابعتنا لوسائل الإعلام من خلال رحلته لعدد من دول العالم.. كنا

بمعزل عنه.. ولكن شأيت الأقدار أن يصل إلينا مرض أنفلونزا الطيور، فهو لا يعرف حدود أو حواجز وإنما يطير ويدخل إلى المكان الذي يريده دون إستئذان ودون أن يخضع لتفتيش أو تعترضه لجان فحص.



تاكل كل ماتريد ياكلون كل ما طاب واذ ..
الأمم الإبتعاد عن الريش وغسل الطيور جيداً بمحلول الخل المخفف أو الصابون..
.. حيث هذه المحاليل تقتضي على الفيروس.. كما أن الفيروس يموت عند درجة حرارة 70 درجة مئوية.
.. وأخيراً ومع ظهور بعض الحالات الفردية لهذا الخطر داخل مصر فإن الوضع آمن وإن وزارة الصحة والمعامل التابعة تقوم بالتابعة والفحص الدوري بالتنسيق مع جميع الأجهزة التنفيذية بهدف نشر برامج توعية للمواطنين للتعامل مع هذه الأزمة التي تعتبر أزمة عالمية في المقام الأول..
بهدف التضامن من أجل مصلحة بلدنا وحرصاً على شعبها الطيب الذي يرياه الله يوماً.

.. ومع تشابه أعراض أنفلونزا الطيور مع العديد مع الأنفلونزا الأخرى حيث تصيب الإنسان بالحمى فترتفع درجة حرارته مع إحتقان في الحلق والسعال ويمكن أن تتطور الأعراض لتصل إلى إلتهايات ورمد في العين.. بعدما ترتفع إحصائيات الوفاة.

ويرجع من خطورة هذا المرض وانتزاعه بين الشعوب لأنه لم تحدث حتى الآن إسكانية إنتقال العدوى من شخص مريض إلى إنسان آخر منذ أن وقعت أول إصابة بين البشر في هونغ كونغ عام 1997 ومع ذلك يثق بعض المتشائمين ناقوس الخطر.. فهناك مخاوف من أن

الفيروس قد يندمج مع فيروسات الأنفلونزا التي تصيب الإنسان ليشكل ما نوعاً جديداً يمكن أن ينتقل من شخص إلى آخر.. وبالرغم من خطورة هذا المرض فإنه لم يتوصل حتى الآن إلى دواء أو محصل يمكن أن يخضعه الناس لتجنب الخطر.

.. ولكن يبقى سؤال .. هل هذا الخطر نقابله بالتشاؤم واليأس والقلق والبلبلة وعدم تناول الطيور.. أم تتعامل معها بالعقل والوعي والأساليب العلمية التي خرجنا من هذه الأزمة بأمان..
.. الأطباء ومنظمة الصحة العالمية تتأشد مواطنينا أن

في كل العالم ويتعديت في ديسمبر 2003 حينما كان الفيروس يسكن جنوب آسيا ثم بدأ يتحرك إلى أوروبا وأخيراً تحرك إلى منطقة العربية..
.. وتعتبر مصر من أوائل الدول في العالم التي وضعت خطة قومية لمواجهة هذا الخطر من خلال لجنة عليا لمكافحة المرض برئاسة وزير الصحة مستترضة بالنظم التي وضعتها منظمة الصحة العالمية.

كيفية الوقاية من هذا الخطر

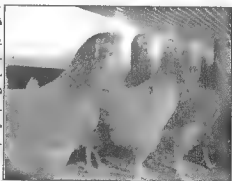
.. هذا الخطر الماطر يمكن تجنبه بسهولة إذا كان لدينا الوعي الكافي بطرق وأساليب العدوى من طريق الإحتكاك المباشر بالطيور المصابة.. كما يخرج الفيروس المسبب للمرض أيضاً مع فضلاتها التي تتحول إلى مسحوق ويتولى الهواء نقله.

والفيروس يعيش فترات طويلة في أنسجة فضلات الطيور خاصة في درجات حرارة منخفضة.. وبالتالي إذا لم يتم أي طائر حيث إصابته فوراً حتى لا ينتشر المرض بين بقية الطيور.. الأمر الذي يمنع بدوره إنتقاله إلى البشر.

.. الخطر قد وصل وإقتحم حدودنا.. وبالرغم من ذلك أن الأمر ليس بهذا الفزع والخطر المرعب.. فالتحول ليس مطلوباً.. وعلى الوجه الآخر التحسين أشد حسراً.. فالأمر لا بد أن توضع في جميعا الطبيعي بأن هناك بالفعل خطراً.. ولكن يمكننا جميعاً دعونا الله تجنبه إذا قامت الجهات المختصة، وفي الوقت نفسه قام الناس بما يحول دون تفشي المرض والإصابة به.

تأتي الرياح بما لا تشتهي السفن

.. بالرغم من إعلان منظمة الصحة العالمية والعمل القوي للرقابة على الإنتاج الداخلي خلال الفترة السابقة "أن مصر خالية تماماً من أنفلونزا الطيور" إلا أن الخطر قد وصل بالفعل.. وبالنسبة إلنا لسنا وحدنا الذي يوجد عندنا هذا الخطر.. فالخطر بدأ يتحرك



نظرة إلى مستقبل النقل البحري العالمي

(من كلمة السيد رئيس المنظمة البحرية الدولية أمام المؤتمر البحري العالمي الذي عقده في قبرص سنة 2005)
 نبهت السلامة والأمن في السفن، والعناية البحرية وتحسين السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن)
 إن صناعة النقل البحري بصفتها عامة تتمتع بفترة من الازدهار المستمر خلال السنوات الماضية. والارتفاع الثابت للتجارة العالمية
 وبصفة خاصة ظهور الصين كقوة اقتصادية عالمية - قد عظمت الطلب على النقل البحري وأصبح السوق الدولي للنقل مزدهراً قوياً.
 إلا أنه ظهرت مؤخراً علامات تشير إلى أن هذا الازدهار العالي قد يهدأ، وأن الوقت قد حان للصناعة أن تنكسر في مستقبلها. فكلنا
 يعلم أن النقل البحري تقليدياً هو عمل فيه صعود وهبوط. ولكننا بحسن تخطيطنا المبكر للمستقبل قد نحاول جعل الهبوط غير كبير.
 وطبعاً أن أهمية التخطيط للمستقبل له أبعاد تصل إلى ما وراء حدود صناعة النقل البحري ذاتها.



عميد بحري مقامه
 عبد العزيز أبو قنديل

دور المنظمة البحرية الدولية في زيادة الجودة في النقل البحري

تقوم المنظمة بتنفيذ خطة إستراتيجية تشمل الخطوات الآتية:

- 1 - إظهار وزيادة الشفافية بتوفير المعلومات من سلامة السفن وأمنها بما في ذلك المعلومات الصحيحة عن الحوادث البحرية والفساد في الأرواح والممتلكات.
- 2 - التأكيد على أن كل السامعين في العمل في النقل البحري يملكون ويؤهلون تحمل مسؤولياتهم في شأن السلامة والأمن وبخاصة البنية، ويوسع مفهوم تسلسل المسؤوليات بينهم.
- 3 - التعرف على العوامل التي تزداد في زيادة ثقافة السلامة والأمن والوعي بالبيئة وتطور ميكانيزمات عليا ومؤثرة لمواجهةها، بما في ذلك التعاون والعمل المشترك بين أفراد الطاقم على ظهر السفن.

وبهذه الخطة ستتمكن المنظمة من بناء حصيلة من الثقة الجيدة في مصالح الصناعة مما يخفف عنها تأثير الحوادث البحرية التي تقع في المستقبل على صورة النقل البحري.

ولكن لكي نفعل ذلك فإننا نحتاج إلى أناس يشعرون للصناعة ويصررون على تعظيم جودها. أناس لديهم البصيرة التي تمكنهم من التفكير في المستقبل بما فيه مصالح النقل البحري، أناس لديهم الشعور بالآخر بما تحققه الصناعة ويعملون على حصولها على الثقة التي تستحقها من كل الخدمات الجيدة التي تقدمها لشعوب العالم.

ولفعل كل شيء، نحتاج إلى قادة يقودون الناس وقادرون على فهم النقل البحري وماذا يعني للتجارة واقتصاد العالمين، قادة لديهم الشجاعة ليقبلوا ويتكلموا لصالح الصناعة. إن عمل هؤلاء، إن يضعهم هباءً وإشراكهم في هذا العمل سيكون من قبلهم.

بالنسبة لموضوعات البحث التي يبحثها المؤتمرات وهي العناية البحرية وتحسين السفن، والسلامة والأمن في السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن، فإن موضوعات البحث الثلاثة كلها مهمة، ولكن أهمها في الوقت الحاضر هو.

البحر 6.4 مليار نسمة - فإن ذلك يعني أن نصيب الفرد الواحد من واحد تقريبا من البضائع المتوقعة بحراً. ومع زيادة البضائع المتوقعة بحراً فإن ذلك يعني زيادة الفائدة للمستهلكين حول العالم، ويسود النقل البحري سيكون تبادل التجارة الدولية مستحيل.

إلا أننا إذا أردنا الإستمرار في خدمة الصناعة بما تستحقها، فإن علينا ألا نهبط على العكس بل زيادة جهودنا لمنع الحوادث البحرية. فإن الصوالت البحرية، مهما كانت قليلة في عددها وصغرى في نسبتها، فإنها تشوه صورة النقل البحري بصفة عامة.

ولتفادي في هذا، علينا أن نهدف أولاً إلى ترتيب بيتنا في جميع النواحي بدءاً من الإدارة ثم التحرك نحو السفن وتشغيلها وترسانات بناء السفن ومينائها وتشغيلها السفن، وكل هذه القطاعات تصنف مع النقل البحري كجزء من سلسلة واضحة للمسئولية وإسخال التشغيلية في كل أعضائها.

والى جوار تحسين الأمور الناجمة، فإن علينا إبقاء الأمور الفاعلة، وعليها نحن بوسطة عزل وتهميش وإزالة الابعث نوى المستويات التقليدية مثل هؤلاء الذين يتولون الترخيص بمخالفات القواعد والأعراف، وتحويل التكليف على حساب السلامة وتوفير الأمان، والمخافة الغير زكية. كما إن علينا إيجاد الحلول السليمة للمشاكل ومواجهة الطاقم بدلا من مجرد التعرف عليها فقط. ومثل على ذلك التخطيطات والقواعد التي وضعت في أعقاب حادثتي التاكتين Exxon و Valdez.

إن ATHOS و VALDEZ كما علينا إنتهاز فرصة إزدهار سوق النقل البحري العالمي بالإستثمار في تحسين الجودة في النقل البحري باستبدال السفن القديمة بأخرى حديثة، وإسخال النظم الإلكترونية ذات التقنية الحديثة وتحديث الأجهزة الحالية سواء الملاحية أو الاتصالات.

وبما أننا نخدم صناعة عالمية، فإن علينا تقديم مستويات عالية لتنظيمها بدلا من ترويجها لتخطيطات أحادية تصمد من مواءمة أو نول منطقة معينة.

وموازاة لهذه الافعال - علينا أن نتقدم موقف السياسيين الذين هم واجههم إرضاء التافخين في بلادهم، وعلينا إتخاذهم بأن عليهم المساعدة في هذه الحملة التوضيحية وذلك بتوضيح الطائفت لشعوبهم وتاريخهم بشفافية الإهتمام بخصائص النقل البحري، وأن يجب على الشعوب النظر إليها على أنها خدمات لهم، ويجب علينا أن نبين لهم أن أهمية النقل البحري الذي يخدم أكثر من 60% من التجارة الدولية لا يمكن تجاهلها، ولكن يجب تشجيعها والنظر إلى الطبيعة الشاقة في عملها وجرمها على المحافظة على الأرواح والبيئة ومساعدتها على الإستمرار في خدمة المجتمع وتحقيق أهدافها.

وقد يتبادل البعض عن إنهيار مستويات بعض السفن وإستمرار وقوع حوادث توثيت البيئة، وهذا علينا أن نشكر الجهود المركزة لجمعية العمالة في صناعة النقل البحري التي تعمل متضامنة مع الجهات التنظيمية والدولية وهي رأسها المنظمة البحرية الدولية. فإن موقف النقل البحري الإحصاءات المعتمدة في تحسين سريع من حيث سلامة السفن والأرواح وأن الأمان أصبحت أكثر نظافة وأن متوسط أعمار السفن في تحسين ملحوظ، ومن تعيش اليوم في مجتمع عالمي يدفعه إقتصاد عالمي مزدهر، وأن هذا الإقتصاد لا يمكن له النجاح وإزدهار بدون السفن وصناعة النقل البحري.

وجدير بنا أن نتوقف قليلاً لمعرفة بعض الإحصائيات التي تدل على المساهمة الحيوية للسفن والنقل البحري، فكلنا نذكرنا سابقاً، وطبقاً لبيانات الأمم المتحدة، فإن أكثر من 90% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار.

وخلال العقود الأربعة الماضية زادت كميات البضائع المتوقعة بحراً من 6 الاف مليار طن/ ميل سنة سنة 1965 إلى 25 الاف مليار طن/ ميل سنة سنة 2003، وفي سنة 2005 زادت كميات البضائع المتوقعة بحراً بمقدار 6.6 مليار طن.

وإذا قارنا ذلك مع تعداد السكان في العالم

فالحذاء الإقتصادي العالمي يعتمد على التبادل التجاري، وهذا بدوره يعتمد على شبكة النقل العالمية الآمنة والسائلة. ويعتبر النقل البحري العالمي أهم جزء في هذه الشبكة، على الرغم من أن المجتمع الدولي قليلاً ما يترقب هذه الحقيقة وينادى ما يعطى النقل البحري الثقة التي يستحقها، وبصفة خاصة هؤلاء الذين يحملون جاهدين لجمال الصناعة أكثر سلامة وصديقة للبيئة. والصعود من صورة النقل البحري، فإن الصورة ليست واضحة أمام الرأي العام، وهناك خطأ ما. وقد يكون ذلك بسبب شعور المجتمع الدولي والسياسيين تجاه النقل البحري، وهذا الشعور غريباً ما يكون سائياً، وبالتالي فإنه غير عادل. فنحن نلخص أبعثنا عن كل ما هو جيد وعظيم في عمل النقل البحري، ونلغث أبعثنا فقط عندما يقع بنتج عنه لفغان أرواح أو توثيت للبيئة، ونعشغل نتحدث من الأستائر كثيراً. أما عندما تحدث نجاحات كبيرة في عمل النقل البحري فإننا نسمت عن الكلام ونتمتع بعيننا.

إننا ننسى أو نتجاهل حقيقة أن معظم السفن عندما تنجح في الوصول إلى أي مقاصد فإنها تترك أثراً، فإنها تعتبر ذلك أمر مسلم به. أما إذا وقعت حوادث فإننا نصف النقل البحري بأنه صناعة غير عابئة بالبيئة وبسلامة الأرواح، وهذا خطأ، ويجب علينا أن نصححه، وعلينا أن ننشر ذلك في العالم.

وبندنا قصص جيدة نقولها، وعلينا أن نصل إلى الناس الذين ليس لديهم معلومات عن النقل البحري والذين لا يفهمون بعض الحقائق مثل: من ينقل لنا الزيت لتدفئة منازلنا، ومن يصنع لنا الجيوب لعمل ريفيش العيش الذي نتدفق فيه، ثم من يصنع بعض البضائع المعلقة للأسواق المحلية لتلبية متطلباتنا اليومية.

تابع نظرة إلى مستقبل النقل البحري العالمي

في الموانئ أو في مساقطهم واعتبارهم كالبومين عن حوادث تقع عن غير قصد منهم، وعلى العكس، يجب معاملتهم بالإحترام إلى يلق بهم وتقدير خدماتهم المرمجة والتجارة العالمية والإقتصاد العالمي بصفة عامة.

الاستثمار في تمويل النقل البحري
إننا نرى اليوم أن الشراوات المصلحة بالإستثمار التمويل بالعجم الكبير في النقل البحري يقوم به رجال أعمال في البنوك والمؤسسات الإستثمارية ليس لديهم علاقة بالبحر أو النقل البحري، هؤلاء يستثمرون فقط عندما يرون أن العوائد المالية مضمونة، وأن يستثمروا أموالهم في النقل البحري عندما يرون هبوط المستويات الفنية أو ضعف القوى العاملة فيه أو تهديدات أمنية مستمرة له.

إنه يجب علينا أن نعمل سوياً لتأكيد أن هذه الأحوال ليست من سمات النقل البحري المستثمرين أو المجتمع الدولي بصفة عامة.

فإن نجاح تنفيذه يعتمد على الأشخاص الذين تشملهم هذه الإجراءات. وهذا يدعو إلى التساؤل عن كيفية تأمين مصادر القوى العاملة للصناعة في مستقبلها بإيجاد مناسبة ومبررين جيداً ولديهم البواعث على العمل ومن ذوي المؤهلات الكافية لتسهيل سفن المستقبل. وإذا إعتدنا بأيجاد مناسبة العموية للسفن والنقل البحري لسعادتنا وخيرتنا، فيجب علينا الإقرار بالمسؤولية الكبرى لهؤلاء الذين يحدون ويسيرون السفن سباح مع حملة الأرواح والمحافظة على البيئة، ولابد أن يكون الشخص الذي يقبل التحدي للقيام بالبيئة البحرية شخص من نوع خاص جداً يستطيع أن يواجه ويكتسب الأسباب العديدة لفقدان الأرواح أو الكوارث البيئية.

وبينما يجب علينا عدم نسيان ما ندينه من تقدير وإحترام لطاقم السفن وجميع الأفراد الذين يشاركون في جعل صناعة النقل البحري ما هي عليه اليوم من نجاح وإنجاز، فيجب علينا الإهتمام بتأكيد عدم إحيائهم بينهم مثلاً من النزول إلى البر

اليوم صارت الصناعة تتعرض للتهديد من قبل الإرهاب الدولي الذي ليس للصناعة يد فيه، وهذه الحوادث الإرهابية جعلتنا نعرف أن شبكة النقل أصبحت مستهدفة سواء كانت سفراً أهدافاً أو وسائل للإرهاب. فقد أدت الحوادث الإرهابية العالمية إلى إغلاق موانئ كبرى وقطع خطوط ملاحية إستراتيجية مثل ما حدث في منطقة خليج المكالم.

وقد إتخذت عدة إجراءات لمواجهة التحديات الإرهابية مثل وضع وإقرار الكود الدولي لأمن السفن والموانئ ISPS CODE الذي وضع بعد أحداث 11 سبتمبر وكذا معاهدات منع الجرائم الخارجة عن القانون وهي SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS TREATIES التي تملك قبالة السواحل يتم مواجهتهم وعقابهم.

القوى العاملة في البحر
إن كل عمل الإجراءات ذات الطابع التنظيمي

العلامة والأمن في السفن إذا كان النقل البحري غير سالم وبيئة العمل به غير آمنة، فإن يكون من الممكن جذب مصادر العمالة إليه أو تمويل عمليات بناء السفن وتنفيذها والإستثمار فيه لمواجهة متطلبات الصناعة والتجارة العالمية في المستقبل للأسواق العالمية اليوم تتطلب توصيل توصيل الضائع ليس فقط في الأماكن والموانئ المطلوبة توصيلها إليها ولكن أيضاً توصيلها في حدود الوقت المعلن، ويتبع هذا أن أصبحت السلامة والكفاءة في العمل وجهان لعملة واحدة، وأصبحت العمليات البحرية لها تأثير سالب على سلسلة الإمدادات وهي قلب الإقتصاد العالمي الجديد.

إن صحة ورفاه النقل البحري وبالتالي التجارة العالمية يعتمدان على أن يكون النقل البحري العالمي سالماً ويعمل في بيئة صالحة، ويعد الشكر إلى الجهود المضنية للسلطة البحرية الدولية ولصناعة النقل البحري، فإن خطوات كبيرة قد إتخذت لتحقيق هذه الأهداف، ولكننا نعرف بأنه

مينا جديد ومنطقة صناعية
صرحت وكالة أنباء الإمارات بأن هناك خطط لشروع إنشاء ميناء جديد ومنطقة صناعية في منطقة الطويلة الواقعة على الطريق الذي يربط بين أبو ظبي ودبي، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى ثمانية مليارات درهم، وقد أشار الشيخ محمد بن زايد آل نهيان إلى العهد إلى أن هذا المشروع يأتي في إطار الاستراتيجية الداعية للإمارات بهدف تطوير القطاعات الاقتصادية والصناعية والسياحية، وأكد الشيخ سعيد بن زايد آل نهيان رئيس دائرة الموانئ لبحرية بأن الميناء الجديد سيتم تصميمه وفقاً للمعايير العالمية لإستقبال البواخر العملاقة حيث يضم محطة لتأويل الحاويات وأربعة موانئ للضيافة والسلع والتوصيلات الدولية.



مجد جورج

مركز إقليمي للتعاون البحري

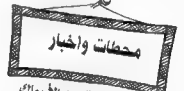
تم مبدئية الفعالية البدء في إنشاء المركز الإقليمي للمصادات المتبادلة والتعاون البحري وذلك في إطار بروتوكول التعاون الإقليمي لدول المنطقة على البحر الأحمر بفرض مكافحة القرصنة والتزيت والمواد المسمرة، وتكثيف مهام الملاحية وقد صرح المهندس ماجد جورج وزير الدولة لشؤون البيئة بأن هذا المركز يهدف إلى مجابهة التهديد، وتفعيل خطط الطوارئ الإقليمية، وأعداد وتنفيذ برامج التدريب بجانب التنسيق والإتصال مع دول الإقليم والمنظمات الدولية، وستندرج برامج وأنشطة الهيئة الإقليمية العام الجاري العديد من المشروعات والبرامج التي من أهمها برنامج الرصد اليومي للبحر الأحمر وخليج عدن الذي، تكلف 5.5 مليون دولار، وإعداد مشروع إقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث الزيد البرية بتكلفة تزيد على 700 ألف دولار.

تفاقم مشكلة الاتجار في البشر

جاء بالتقرير الذي أعدته منظمة العمل الدولية أن مشكلة الاتجار بالبشر تتفاقم على مستوى العالم بشكل خطير حيث بلغت الأرباح غير المشروعة الناتجة عن الاتجار بالبشر المقدرة أكثر من 32 مليار دولار سنوياً منها 28 مليار دولار نتيجة الاتجار بالبشر، وقد أشار التقرير إلى وجود 12.3 مليون ضحية للعمل القسري في العالم تم تهريب 2.45 مليون منهم للإتجار بهم منهم من النساء والأطفال.

قمر صناعي تركي للتجسس

شنت تركيا لحرب ماقصة لإطلاق قمر صناعي خلال العام الجاري لأغراض التجسس جميع المعلومات بعدما رأت الأترياء بمقتلة الشرق الأوسط، ذات ذلك قدمت عدة دول من بينها روسيا بمقترياتها إنطلاق هذا القمر.



دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك
يتم تنفيذ مشروع دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك والثروة السمكية بمحافظة السويس على 3 سنوات، وذلك بعدما خصص الصندوق الإجماعي للتنمية خمسة ملايين جنيهًا لهذا الغرض ويستهدف هذا المشروع إقامة 110 مشروعات توفر 300 فرصة عمل وبنية 500 فرصة عمل موسمية.

إنهاء مشاكل المصدريين

أكد الدكتور أحمد درويش وزير الدولة للتنمية الإدارية على أن مشاكل المصدريين انتهت تماماً بالتعاون مع وزارة المالية ومصحة الجمارة وذلك من خلال توقيع بوابة الحكومة الإلكترونية ومصحة الجمارة على الإنترنت، إلى أن تطوير نظام السماح للمؤقت عبر إلكتروني في إطار خطة شاملة لتطوير الموانئ بها التي تشمل نماذج شهادة الوارد 19 شهادة الصادر 13 م، وشهادات السماح بتيغست الوارد، مع مديونية إلى إنهاء الإجراءات الجمركية في 24 ساعة فقط.

د أحمد درويش

المواني المصرية إلى أين.. 2009



بقلم دكتور / أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

المعز النهائي الذي تحقق السابق ذكره يتحول إلى فائض نهائي قدره 537.4 مليون جنيه في عام 2004/2003 مقابل فائض نهائي قدره 441.4 مليون جنيه وبذلك فإن نسبة الربح تصير 63.3% مقابل 71.5% في العام السابق.

• إن نسبة التشغيل (الاستخدامات الجارية / الإيرادات الجارية) بلغت 105.9% عام 2004/2003 مقابل 100.04% في العام السابق وفي نسبة مرتفعة في العامين وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل في المواني أو بمعنى آخر فإنها توضح تكلفة الحصول على الإيراد ومن المفترض أن تكون النسبة أقل من (70% - 75%) ويرجع ارتفاع نسبة التشغيل إلى تحمل المواني بأعباء إنشاء الإهلاك والفوائد (الإيرادات الجارية - نسبة العمل (الاستخدامات الجارية - الإهلاك والفوائد) الإيرادات الجارية.

ولكي تعرف كفاءة العمل الروتيني اليومي بهيئات المواني فإن نسبة العمل هي التي تحدد تلك الكفاءة وتحصل عليها برسميات الإهلاك والفوائد من الاستخدامات الجارية نسبة العمل (الاستخدامات الجارية - الإهلاك والفوائد) الإيرادات الجارية ونسبة العمل تبلغ حينئذ 24.7% في عام 2004/2003 مقابل 23.9% في العام السابق ومن المفترض أن تكون هذه النسبة أقل من (50% - 60%) ما يوضح كفاءة العمل الروتيني اليومي بهيئات المواني.

• مستحقات هيئات المواني لدى العملاء تبلغ 659.7 مليون جنيه في عام 2003/2004 مقابل 606.3 مليون جنيه في العام السابق وتبلغ فترة التحصيل 283 يوماً مقابل 359 يوماً في العام السابق وهذه المستحقات لدى هيئات حكومية وشركات خاصة ومعاملة.

لواني هي نقاط الإتصال الأساسية في التجارة الدولية والأداء الاقتصادي للمواني ذو تأثير على الأداء الاقتصادي للدولة وتهدف مصر إلى التأكد من أن شبكة المواني الوطنية تساهم في دعم الاقتصاد القومي والمكانة الدولية لمصر. ولذا لكانت الدولة بالمواني وتطويرها لتكون قادرة على المنافسة ولقد بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات في الفترة من 1993/82 حتى 2004/2003 5.6 مليار جنيه هي تعادل حالياً بأسعار عام 2002/2003 9.7 مليار جنيه حيث تم إنشاء مواني جديدة في الدخيلة ودمياط ونويبع وشمال السخنة شرق بورسعيد وإنشاء أرصفة جديدة في مواني الإسكندرية وسفاجا وشرم الشيخ ومحطات الحاويات بكل من مواني الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد ولقد أنفقت طاقعة المواني 2.5 مليون طن في عام 1981 تصل الآن إلى أكثر من 60 مليون طن.

• وقد حققت هيئة المواني عملاً جاريًا بلغ 50134.4 ألف جنيه في عام 2004/2003 مقابل 47000 ألف جنيه في عام 2003/2004 مقابل 221.7 ألف جنيه في العام السابق حيث حققت هيئة الإسكندرية ودمياط فائضًا بلغ 133 ألف جنيه مقابل 50.8 مليون جنيه في العام السابق بينما حققت هيئة بورسعيد والبحر الأحمر عملاً جاريًا بلغ 183.1 مليون جنيه مقابل 51 مليون جنيه في العام السابق.

• وبإضافة فائض أو عجز التحويلات إلى المعز الجاري فإن المعز النهائي يرتفع إلى 152.4 مليون جنيه في عام 2004/2003 مقابل عجز نهائي قدره 28.5 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 434.7%.

• حيث حققت هيئتان ميناء الإسكندرية ومحيط فائضًا نهائيًا قدره 85.9 مليون جنيه عام 2004/2003 مقابل فائض نهائي قدره 57.5 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 49% بينما حققت هيئة ميناء بورسعيد ومواني البحر الأحمر مجزاً نهائيًا قدره 238.2 مليون جنيه مقابل 86.1 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 176.8% ويرجع ذلك إلى تحمل هيئتي بورسعيد والبحر الأحمر أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وشمال الدخيلة.

• وحتى تظهر النتائج الحقيقية للتشغيل بالمواني فإن الأمر يتطلب فصل الأعباء الاستثمارية لإنشاء المواني عن التشغيل وتضمن هذه الأعباء ضمن ميزانية ديوان عمل وزارة النقل - قطاع النقل البحري حيث أنه ليس من مسؤولية هيئات المواني إنشاء مواني جديدة.

• ونظرًا لأن الإهلاك والفوائد تبلغ قيمتها 689.7 مليون جنيه في عام 2003/2004 مقابل 469.9 مليون جنيه في العام السابق وبإستبعادها من الاستخدامات فإن

الزيادة أقصاما في هيئة ميناء بورسعيد حيث بلغت 164% وفي هيئة مواني البحر الأحمر 42% وترجع هذه الزيادة إلى تحملها أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة حيث حصلت الأولى بفوائد بلغت في عام 2004/2003 218.3 مليون جنيه بزيادة قدرها 157.9 مليون جنيه من العام السابق وترجع الزيادة إلى الثانية إلى ارتفاع الإهلاك من 64.1 مليون جنيه إلى 85.5 مليون جنيه وكذا الفوائد من 75.4 مليون جنيه إلى 115.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 53%.

• ولقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية هجوم تداول بلغت نسبته 55.3% من إجمالي التداول وبلغت نسبته إيراداتها الجارية 45.4% من إجمالي الإيرادات البالغة 145.4% وبلغت نسبة استخداماتها 31% من إجمالي الاستخدامات الجارية مقابل 56.7% 51.1% 44% في العام السابق على الترتيب، وفي حين حققت هيئة ميناء دمياط 23.7% من حجم التداول الكلي وبلغت إيراداتها 18.8% من إجمالي الإيرادات واستخدمت 14.9% من إجمالي الاستخدامات لعام 2004/2003 مقابل 18.4% 15.1% 14% في العام السابق على الترتيب بينما حققت هيئة مواني البحر الأحمر 15.7% من حجم التداول وحصلت على 25.5% من الإيرادات واستخدمت 28.4% من إيراداتها الجارية واستخدمت 19.5% من حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% في العام السابق وتأتي إيراداتها الجارية في المرتبة الثالثة بنسبة 18.8% مقابل 15.1% في العام السابق، وتأتي مواني البحر الأحمر في المرتبة الثانية من حيث حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% في العام السابق بينما تأتي في المرتبة الثانية حيث الإيرادات الجارية بنسبة 25.5% مقابل 24.7% في العام السابق.

• وبالنسبة إلى الاستخدامات الجارية فقد بلغت 899.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 45.7% من فعلى العام السابق وقدره 617.5 مليون جنيه وبلغت نسبة

وتعبر فيما يلي الأداء الاقتصادي للمواني (الإسكندرية - دمياط - بورسعيد - البحر الأحمر).

• ارتفعت البضائع المتداولة بالمواني من 59.018 مليون طن في عام 2002/2003 إلى 64.583 مليون طن في عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 9.4% حيث إنخفضت السواردة من 37.905 مليون طن عام 2003/2002 إلى 37.796 مليون طن في عام 2003/2002 بنسبة نقص قدرها 0.3% في حين ارتفعت الصادرات من 21.113 مليون طن في عام 2003/2002 إلى 26.122 مليون طن في عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 37.9%.

• ولتحسّن ذات على إيرادات النشاط الجارى وإنكسر حيث ارتفعت من 617.2 مليون جنيه إلى 849.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 37.6%.

• ولقد استثمرت هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 55.3% من حجم التداول في عام 2004/2003 مقابل 56.7% في العام السابق، وبلغت إيراداتها الجارية 45.4% في عام 2004/2003 مقابل 51.1% في العام السابق وتأتي هيئة ميناء دمياط في المرتبة الثانية من حيث حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% في العام السابق وتأتي إيراداتها الجارية في المرتبة الثالثة بنسبة 18.8% مقابل 15.1% في العام السابق، وتأتي مواني البحر الأحمر في المرتبة الثانية من حيث حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% في العام السابق بينما تأتي في المرتبة الثانية حيث الإيرادات الجارية بنسبة 25.5% مقابل 24.7% في العام السابق.

• وبالنسبة إلى الاستخدامات الجارية فقد بلغت 899.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 45.7% من فعلى العام السابق وقدره 617.5 مليون جنيه وبلغت نسبة

تأجيل الموائى المصرية إلى أيار 2006

التوصيات:

- 1- لا يجب أن تتحمل هيئات الموائى بالأعباء الاستثمارية لإنشاء الموائى مثل الإهلاك والقوائد حيث أن مسؤولية الموائى هي تشغيل الميناء. ولأن كان يزم أن تتحمل رسوم مقابل إستخدام البنية الأساسية للموائى وأن يتم معالجة الإهلاك والقوائد في ميزانية قطاع النقل البحرى.
- 2- ضرورة تصفية مستحقات هيئات الموائى لدى العملاء وذلك بإدراج قيمتها في موازنات الجهات الحكومية وعدم التصرف فيها وتحويلها إلى هيئات الموائى وكذلك عدم تركها لدى لقطاع الخاص وفى حالة تأخر السداد يلزم فرض غرامات عليها فليس من المفهوم أن يكون رأس المال العامل لهيئات الموائى بالسالب وقدره 526.8 مليون جنيه مقابل 409.2 مليون جنيه في العام السابق ويكمن لها مستحقات لدى العملاء تلوق ذات الضرر.
- 3- إن الموائى تحتاج إلى إستثمارات كبيرة لتطويرها ورفع كفاءتها وحتى تكون هيئات الموائى مستقلة في تمويلها من ميزانية الدولة فإنه ينبغي أن تتجه شركات الحاويات التابعة حالياً لوزارة الإستثمار فمزد الشاينيات تم تطوير الموائى بإنشاء شركات الحاويات بها حيث تم إنشاء شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بميناء الإسكندرية بمساهمة قدرها 40% منها وبمساهمة شركات النقل البحرى بنسبة 55.35% والباقي 4.65% للقطاع الخاص وأنشئت أيضاً شركات بورسعيد لتداول الحاويات بمساهمة قدرها 38.53% من هيئة ميناء بورسعيد وشركات النقل البحرى بنسبة 61.1% والقطاع الخاص بنسبة 60.37% كما تم إنشاء شركة دمياط لتداول الحاويات بمساهمة 25% من هيئة ميناء دمياط وشركات النقل البحرى بنسبة 65.052% و9.948% للقطاع الخاص وكانت العلاقة بين هيئات الموائى وشركات الحاويات على أساس أن هيئات الموائى تزود النقل

(زيتنا به دقيقا) ولقد حققت شركات الحاويات فائضاً مالياً بلغ 213.3 مليون جنيه بعد سداد ضرائب داخلية قدرها 103.7 مليون جنيه في عام 2004/2003 وذلك فإن من اللازم أن يتم تلبية هذه الشركات لهيئات الموائى أو أن تقوم هيئات الموائى بأعمال الشركة القابضة لشركات الحاويات المتواجدة بها حتى يتم الإستفادة من هذا التمويل في وجهه المصالح بدلاً من إهدار هذه الغلواض في تدعيم الشركات الخاسرة أو إعادة هيكلة شركات لا طائل من ورائها أو تمويل المعاش اليكبر. وإذا تم نقل تعية هذه الشركات إلى هيئات الموائى فإنه يزم أن تتغير العلاقة بينهما تكون على أساس تجارى حيث تتحمل شركات الحاويات بكافة التكلفة التي تتحملها هيئات الموائى من السلعيات والأرصدة وغيرها لتكون الغلواض التي تحققها شركات الحاويات واقعية وليست على أساس ديني ما تتحمله من تكاليف لهيئات الموائى بذلك فإنه يزم إعادة النظر في العلاقة بين مستخدمى الموائى سواء قطاع عام أو خاص وهيئات الموائى بحيث تكون العلاقة متوازنة ولا يكون هناك تميز بين المستخدمين وتطبيق الأسس التي طبقت في الموانى الجديدة.

4- لقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إنتقا مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنطوية النقل حيث أصبح مركزاً اقتصادياً متكاملًا يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخزين والنقل وغير ذلك من الخدمات وإذا فإنه يزم إعادة بناء مجتمع الميناء على أساس تجارى وأن يرتبط بتخطيطه بالأنشطة التسويقية ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إستثمارات الموائى ذو المقلية التجارية وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط بمسلة النقل وأن يتحول إلى مركز لوجيستي أي يتم نقل البضائع من نقطة اللصا إلى المكان المناسب بالشكل المناسب وفي الوقت المناسب وبالتكلفة الأقل (Four Rights) .

تجربة شكر و وسام حق

دائمًا ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمستلزم عنها وكيفية حلها وآراء المجتمع، إلا وبدنا جدل حول السادة المستلزم الذين لهم دور مهم في دفع العمل بالبنات المصرية وأن تقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للتحسين وبسرعة وإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تجربة شكر وسام حق) وأن يكون موجها هذه المرة لسادة الفوارق/ حملة شكر فهمي عبد الوهاب - رئيس هيئة ميناء الإسكندرية سابقاً.

نستمر عن رجل معتمد من نفس معادن الرجال أهد رجال الجبل الفعلي الذي رد إلى مصر العزة والكرامة فبقية البهني دائما يكرر في يله ويهقه السابق حتى وإن لم يكن المسئول وقتها لفند كان رئيساً للقاعدة البحرية بالإسكندرية ومن موقعه كان يلاحظ عدد كبير من السفن يزداد على الماء سبوتة تنتظر ترغيع حمولتها وما ذلك من أثر سلبي كبير يتمثل في زيادة التكاليف من كل طن / شحنة/ بصوتة كبيرة جدا وتعملها الجبل والمواطن في غرامات التحجير، حيث أن هذه الفترة واكب الإنفتاح الإقتصادي بمصر وإعادة بناء كبيرة للإقتصاد البهني بإفتاحه على العالم، فبر تالية مسئوليها رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية في مايو 1978 كانت أمامه الصورة واضحة من همه البهني فكان من فكر سيناته لايد من عمل إجازات سريعة تمتد في الخلطة المعالجة

- 1- زيادة عدد أرصدة مرابيط السفن وتجهيزها بسرعة مما أدى إلى إستقبال أكبر عدد من السفن.
- 2- تلاحد أن السفن التي لا يمكن عملها على المخطاف ويمكن إستبدالها بأخرى تمكن من العمل على المخطاف كالتشبيح وصعيد التشبيح وكانت دائما الفكرة مبررها رأيا جذا. كما أمكن ترغيع 4000 طن يوميا وقد عتد عشرة أضعاف مما كان يفرغ على الأرصدة
- 3- إستصدار الرق رقم 106 والذي يسمح بالتفرغ على مخطاف للقطاع الخاص وزادت شركات الشحن والتفرغ بمناصبه صدور هذا القرار حتى أصبح عددها 22 شركة وما تملكه من قدرات بشرية ومعدات رفعت طاقة التفرغ إلى 10 مليون طن سنويا .

الخطوة الأجلة

إستقدام بيوت خبرة من اليابان وإيطاليا وفرنسا وأمريكا لوضع خطة تطوير ميناء الإسكندرية وجات الدراسة تطوير سبوت داخل ميناء الإسكندرية ويسموا ميناء البقية وتعد الطريقة الفرنسية أحصهم تكلفة والتي كانت تهمنا بعرض تطوير دراسة على معوان من بينهم البنك الدولي التي إشتري التحويل بدون حمل ميناء دمياط الذي كان يهم مصر جذا وقتها لا يوجد حتى ميناء الإسكندرية وبورسعيد من جهة الشمال لذا تم اللجوء إلى الشركات المصرية لتقليد ذلك بتكاليف توزع على 3 أسطال الأول منها معدنه مصنع حديد الذخيلة والثاني والثالث هيئة ميناء الإسكندرية.

من من الزمان ما زاد على الربع قرن على بداية تطوير ميناء الإسكندرية وبداية فكرة إنشاء ميناء البقية وهو ينظر الآن بمساعدة بالغة على ما وصل إلى الميناءين من معدات التشغيل العالمية ليواجر حلاك السادة موكيله حيث يقوم سيداته وإبنائه بالوكالة لهذا بمساعدة ورعفا على ما فعله لبلده.

فتحية لهذا الشخصيه المصرية ذات الرؤية الثاقبة والنس الوطني العالي والذي به تشكر الله تعالى عليه في وجوده في العديد من القيادات البحرية والملاحية. لمعاصره.

مخلص/ إبراهيم شفيق

مجلس إدارة قطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر يناير 2006

لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر يناير 2006

البيان	عدد الويلات الجمركية	متوسط العمل اجمركى	جهاز العرض	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت
البيان	عدد الويلات	متوسط العمل اجمركى	جهاز العرض	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت	مؤيد وقت
المركز الجمركى التطوير	647	1,24	22,5	46,96	70,7	645	2	10	10
الإدارات المركزية لشعبة	9799	1,14	1,26	1,37	3,87	2186	40	10	10

حوار مع المستقبل



يقام / سفير مرموز

المستشار الاقتصادي للمنطقة الحرة سابقاً

منذ نشأة مدينة بورسعيد بينائها على الموقع والمكانة والأهمية العالية وهي تعد شخصية بارزة التأثير في عائلة الموانئ الدولية. وعلى ذلك فإن اقتصاد المدينة على مستوى جميع القطاعات الاقتصادية المصرية كان يعد تفاعل الوزن والتأثير اقتصاداً استراتيجياً لأنه كان على الدوام اقتصاداً استراتيجياً من الطراز الأول فلم يكن يألف البطالة ولم يلبد يعرف الفقر ولم يكن يعرف بين الأهالي البطالة. لأنهم كانوا يولدون في مدينة بورسعيد فكلت أهم مكانة ميناء لأن كونها ميناء ظل يرمقه على الدوام أهمية ذات طبيعة خاصة. حيث استمرت تستمد ثقلها الاقتصادي من تفاعلات وتطورات الميناء في بيئة دولية تعد التجارة المتقولة يعبر فيها هي أبرز الأنشطة العالية. وفيها كلاً من مراحل وأسباب لتعارض مع النطق لم يلق الميناء الاهتمام الذي مكث على مدار عقود يمثل بالنسبة له قوة دافعة ساعدته على أن ينمو ويتقدم ويحتفظ بموقعه على خرافات الموانئ العالية الأساسية وكان ذلك ردة باهظة التكاليف وأعباء تعطلها المدينة والميناء حيث خرج من السباق الذي كان يحتل موقعا متقدما فيه. وبالتالي دفع الاقتصاد القومي فاتورة هذه الحسارة التي يعانى منها حتى الآن.

ووضعت القرائن البيروقراطية والفنية والإقتصادية أمام ميناء بورسعيد الذي استسلم تحت وطأة هذه الظروف القاهرة ورفض أن يغادر ضمير السائق ليقع في مخزونة هذه التفاعلات على الرغم من أن صناعة السفن في ميناء بورسعيد وغيره من الموانئ المصرية كانت تسبق صناعة السفن في كوريا الجنوبية والصين حتى نهاية الستينات من القرن العشرين فإن هذا التقدم فجأة ليرد لهذه الميناء فرصة إحراز أوضاع واسعة في هذه الصناعة بحيث كانت أبرز ترسانات صناعة السفن الأكثر تقدماً في عام 1992 لا تضم أياً من الموانئ المصرية. وكانت الدول التي سبقتها في هذا المجال هي اليابان وكوريا الجنوبية وإيطاليا والصين وألمانيا وكرواتيا والبرازيل وبنما والهند المتحدة ورومانيا. هذه الصناعة الحيوية المنتشرة تدر على هذه الأقطار مائات المراكب والقاطرات كالماء على أن هذه المراكب في الماحية التكنولوجية كانت سبباً مباشراً وغير مباشر في نمو وزدهار كثير من الصناعات المكملة والغنية التابعة لها. وقد أسست سياسة الباب المفتوح للإقتصاد التي نشأت منها المنطقة الحرة في بورسعيد إسهاماً بالغاً إلى مجمل الركائز والمصادر الاقتصادية في المدينة وفي التنمية على حد سواء فلم تكن العديد من الشركات العملاقة السابقة محبة للإنتاج العشوائي في نظام إقتصادي كان في الأساس يقوم على مبادئ الإقتصاد الكوريبوري الذي يفضو المسرة والشفافية والفتح من التوزيع بوسائل الطرق وأسرع الوسائل دون أن تكون هناك رؤية محددة لطبيعة التفاعلات الصمغية للأنشطة المولدة للتدوير المعقود والتركبات الاقتصادية التي تعنى حتى المجتمع من السفين على قوة الإنتاج إلى المقامرة المأجلة في حساب المستقبل التي يحق أهم شروط التنمية الاستفادة التي تفسد الاستثمار بكل أنشطة تجارية والميناء والبيئة على الطريقة المصرية التي عرفت الإقتصادات التي خلقت تنمية مستمرة إلى حسابات دقيقة تراعى متطلبات الماضى وتتواءم مع حسابات المستقبل. أوجه القصور التي ظلت تعاني منها

فانظر إلى البناء بحسبته مجرد قطاع إقتصادي شأن شأن القطاعات الاقتصادية إقتصادية داخل القطر المصري من هي حقيقة الأمر الذي يقضى إلى حدوث تدهور في وتوسعات في نفس الإقتصاد الكلي المدينة التي بدت وكأنها فاطمة تتحرك بثبات وإلحاح إلى الأمام ثم على حين فجأة أصابت الحراك المحرك أصطبل وطبق أولها دون حراك فهناك تسلاوات ذات مذكرة تروى الفكر الإقتصادي ويحدث في إلحاح من لاء، توفيق ميناء بورسعيد من إستغلال موارده الحقيقية وتعارض تميزه في تنمية قواه الإنتاجية التي كانت تقدم للسوق التجارية البحرية الدولية أم فتح معبره الإقتصاد وهو التلغى القديم الهنسى التي يقدم أعظم الفرس تحقيق مستحقات من التنمية والحدود كما يقدم أمداءا كبيرة من الوظائف وتقلدت خدمة الإقتصاد والعراق والفواض المالية والظنية والإدارية.

قد أفتت الأحداث والوقائع التاريخية والعملية أن ميناء بورسعيد حينما كان يتراجع خطوة واحدة إلى الوراء كانت المدينة يرمتها تتفكر ما خطورة إلى الوراء فغالبية من جسد الكيان الإقتصادي والإجتماعي والميناء هو روح هذا الكيان. فعلى امتداد مائة وستة وألثلاث عاماً في عبر المدينة لم يحدث أي إهتمام بين هذا الجسد العبقري والروح الفذ يرمق أنهما معاً ما يظرون وأحداث صفة التأثير على البيئة المحلية والإقتصادية والمالية فإن ذلك حدث بالفعل منذ أن أفتقت قناة السويس في العام 1967 واستمر ذلك حتى العام 1975 العام الذي أعيد فيه فتح الممر المائي الدولي أمام أساطيل السفن التي كانت قد أفتقت خلال هذه الفترة على الدوران حول رأس الرجاء الصالح. وقد نتج عن ذلك عدة عواقب لم يكن من السهل فهم بعد الإذلال من أثارها الضارة بإقتصاد المدينة أولاً لأن الشركات المصرية المحلية المألكة لأساطيل السفن بالتخالف مع ترسانات صناعة السفن في العالم قد خططوا إليها سفن ضخمة يوسمها أن تستغنى عن المرور في قناة السويس التي كان غلبها الفكر يمثل تحديات صعبة أمام البحرية المصرية لجموع دول العالم المستفيدة لها. وثانيها أن الميناء خلال هذه الفترة كان يفتقر بطقن بطقن الحصى في وجه التطورات بحثاً عن الفرس التي تنظها في مضمار السباق مع الآخرين

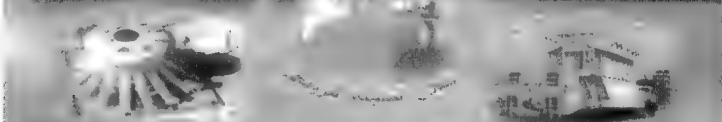
سبب أن القناة كانت لا تقدم له سوى التوقف وتعميل أنشطة وتوقف طاقاته استجابة. ثالثاً أن الدولة صارت بغل ذات مدينة غير جاذبة للإستثمارات المحلية الدولية لأنها باتت تعاني من التكرار الإقتصادية القريبة على تذبذب مجهورات الأنشطة الاقتصادية فيها. ومن المماررات التي تستند قهراً من التقلل الذي يتردد ما بين الحيرة والدهشة أنه ذات الوقت كان كان يتراجع في ميناء بورسعيد بمعدلات ملحوظة إلى النطق كانت هناك موانئ أخرى لم يكن لها في الأصل وجود تشبهاً بقرى خيالات العالم لتدل حرك منسوبة نزادى الموانئ العالية التي تحتل مراكز متقدمة على قناعة التطور. والمثال الآخر على ذلك هو شتاهما في الذي كان في الأصل قرية إسماعيلية الأسماك تقع جنوب الصين على ضفة المحيط الهادى ثم تحولت إلى أهم الموانئ في الصين ومن هنا أهم الموانئ في جنوب شرق آسيا وأحتل في العام 1994 المرتبة الثانية والعشرين من بين الموانئ الثلاثين الأكثر تداولاً للحواليات في مستوى العالم هذه الأرقام إرتفعت بعد ذلك بمرحلتين الأولى من حيث كانت عليه ذلك الميناء والمثال الثاني هو ميناء دبي الذي لم يكن من ضمن الموانئ الهامة في ميدان التجارة الدولية ثم صار من الموانئ التي لها موقع متميز ما بين هذه الموانئ بحيث جاء ترتيبه في العام 1994 الرابع عشر بين الثلاثين ميناء الأكثر تداولاً للحواليات على مستوى العالم ورأه ذلك في ميناء بورسعيد عاكس الفجوات التنافسية التي تدفع به للنهوض على الموانئ السجلات المحلية والقرارية تثبت أن ميناء بورسعيد ميناء يفتقر بحصى كما كان ميناء سباحي مركزي على جانب ذلك تحدث محاور التنمية تشمل محلة تزويد السفن بالوقود والتموينات وكذلك كان يعد ميناء أسس في منطقة شرق البحر المتوسط للقيام بمهام تطبيق السفن بالبحارة وأيضاً كان يمثل قاعدة بحرية لإصلاح وصيانة السفن.

وفي الوقت الذي كانت فيه كثير من الموانئ القديمة والنائمة تظفر بطقن الحصى في وجه التطورات بحثاً عن الفرس التي تنظها في مضمار السباق مع الآخرين

أحدث أنواع التغليف البحري



رائدة بناء وإصلاح السفن



شركة ترسانة الإسكندرية

بنايا جيمز ٣٦

القباري، الإسكندرية ٢١٢٢٣

الهاتف : ٤٤٠٣٠٩٠ / ٤٤٠٣٠٩١

فاكس : ٤٤٠٣٦٧٢ / ٤٤١٦٠٥٠

الأحواض الجافة

حمولة :- ٨٥٠٠ طن (٢٥٧x٣٨x٩.٠ متر)

حمولة :- ١٠٠٠ طن (١٥٥x١٨x٦.٤ متر)

تراكات البناء

حتى :- ٢٠٠٠ طن بضائع عامة

(٣٥٠٠٠ صب - نقلات - حاويات)

ت : ٤٤٠٣٠٩٠ / ٤٤٠٣٠٩١

فاكس : ٤٤٠٣٦٧٢ / ٤٤١٦٠٥٠

E. mail & home page

alex.yard@soficom.com.eg

www.soficom.com.eg/alex.yard

قطاع الترسات الهندسية والتسويق

ت : ٤٤٠٩٧٧٩

آخر اخبار هيئة قناة السويس



قرار جمهوري بمد خدمة السيد الفريق/ رئيس الهيئة

أصدر الرئيس محمد حسني مبارك رئيس الجمهورية قراراً بمد خدمة السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس لمدة سنة اعتباراً من 2006/1/1 وقد بث السيد الفريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة ببرقية شكر وعرفان وتقدير للسيد/ رئيس الجمهورية على ثقته الغالية في رئاسة هيئة قناة السويس وتتمية مواردها خلال عام 2005 بتكبر إيراداته حققته قناة السويس منذ الإنفتاح الأول عام 1869م.

أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس

أصدر السيد الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء القرار رقم 2047 لسنة 2005 بتعيين أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس، وهم السادة:

- المهندس/ فتحي محمد العسيري
- المهندس/ السيد زكريا الساعاتي
- المهندس/ أحمد يوسف الطوخي
- المهندس/ ماجد فوزي أبو زيد
- المهندس/ محمد محمود محمد الزيات

كما صدرت قرارات السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أرقام 385، 386، 387، 388، 389 بتعيينهم أعضاء بمجلس إدارة الهيئة، وذلك اعتباراً من 2005/12/20

من إنجازات شركة القناة لأعمال الموانئ خلال عام 2005

قامت الشركة خلال هذا العام بتسليم حوالي 25 عملية بقيمة إجمالية 212 مليون جنيه، وجاري تسليم عدد/ 6 عمليات خلال أيام بقيمة إجمالية حوالي 67 مليون جنيه لتصبح القيمة الإجمالية للأعمال التي تم تسليمها - الأعمال الجاري تسليمها) بقيمة إجمالية قدرها 279 مليون جنيه.



قناة السويس تحقق أعلى إيراد سنوي خلال عام 2005

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن القناة حققت خلال عام 2005 أعلى إيراد سنوي لها منذ الإنفتاح الأول بلغ 3.457 مليار دولار بزيادة 12.3% عن عام 2004، وذلك نتيجة عبور 18242 سفينة - حمولاتها الصافية 672.24 مليون طن.

كما أرسل الفريق/ فاضل برقية تهنئة للسيد/ رئيس الجمهورية، والسيد/ رئيس الوزراء بمناسبة عيد الأضحى المبارك ولساندهما وبمهمهما المستمر لقناة السويس

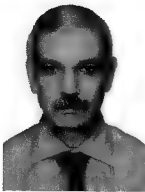
استقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الأرشاد بالإسماعيلية السيد/ سفير بنما الجديد بالقاهرة، وفي اللقاء تم بحث سبل التعاون بين قناة السويس وقناة بنما، ومن المعروف أن قناة السويس ساهمت في نقل خبرتها لإدارة القناة ومساعدتها في إعداد لائحة الملاحة بقناة بنما.



ناقلة جزر المارشال (SAMCO ASIA) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة 305500 طن.



سفينة الحاويات الضخمة (MSC CHICAGO) تعبر قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى بلجيكا، وتبلغ حمولتها الكلية 113557 طن.



شعبة خدمات النقل الدولي



الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية

القرار الوزاري رقم 10 لسنة 1990

السادة الأفاضل / أعضاء شعبة خدمات النقل الدولي

تحية طيبة وبعد،،،

نظمت الغرفة التجارية بالإسكندرية بالإشتراك مع الأمور الاقتصادية ويضمون السيد الأستاذ/ حسني جاد رئيس مصلحة الضرائب العامة ونخبة من قيادات الوزارة وأساقفة الجامعات والمحاسبين المؤتمر الضريبي وذلك يوم 2006/2/15 حضره أكثر من 1500 مدعو من الشركات والتجار ورجال الأعمال (تحت رعاية محالي الأستاذ الدكتور/ وزير المالية) وقد أكد السيد/ رئيس مصلحة الضرائب العامة على النقاط التالية:

• بصدر القانون رقم 91 لسنة 2005 سوف تنتهي مشاكل المولين بمصلحة الضرائب.

• سريان مفعول جميع الاتفاقيات التي وقعتها المصلحة مع الغرفة التجارية (32 اتفاقية).

• الربط الذاتي وهو قيام الممول بحساب إيراداته ومصروفاته وأرباحه على أن تسدد الضريبة من واقع إقراره بدون مناقشة ولا تستطيع المصلحة التمييز في الإقرار إلا إذا كانت هناك مستندات مؤيدة لوجهة نظرها.

• سوف تقم المصلحة بإختيار نسبة 20% من الإقرارات لمحصها طبقاً للمعايير التي وضعتها وزارة المالية.

• تم تقسيم الإقرارات إلى خمسة كاتاني:

- 1 - الإقرار المجمع.
- 2 - الأنشطة الصناعية والتجارية.
- 3 - الأشخاص الاعتبارية.
- 4 - اليرثيات والثروة العقارية.
- 5 - اليرثيات والنشاط المهني.

رئيس لجنة الجمارك والضرائب

عبد الحليم عيسى

السادة الأفاضل / أعضاء شعبة خدمات النقل الدولي

تحية طيبة وبعد،،،

عقدت اللجنة الإستشارية لتسيير التجارة المكونة من (المعونة الأمريكية - الإتحاد الأوربي - مجتمع الأعمال) إجتماعها الشهري يوم 2006/2/12 بالغرفة التجارية ببورسعيد بحضور السيد الأستاذ/ محمد المصري - رئيس الغرفة ونائب رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية والسيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك وممثل من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وعرض مشاكل المتعاملين معهم.

وقد استعرض السيد الأستاذ/ رئيس مصلحة الجمارك الموضوعات التالية:

• خطة عمل الجمارك لإعادة تنظيم الهيكل التنظيمي للمصلحة لتحديد إحتياجاتها من العاملين عام 2006 وخطة تدريب العاملين وإستكمال إدخال التكنولوجيا الحديثة ليكون بالجمارك مستودع بيانات لجميع الجهات وتصحيح الجمارك مصدر البيانات الوحيد.

• التركيز على المساور التالية:

1 - العامل البشري :

تغيير فكر العاملين بالجمارك بالتدريب المستمر

2 - البيئة التشريعية:

تعديل التعريفات الجمركية بصفة مستمرة وتخفيض الفئات الجمركية لمعالجة التشوهات الموجودة بالتعريفات.

3 - التكنولوجيا الحديثة:

التوافق مع شركات متخصصة في تكنولوجيا المعلومات لتوفير وقت الإفراج عن البضائع وإعطاء النتائج المطلوبة.

4 - التنسيق

مع جميع الجهات العاملة بالميناء للقضاء على التعارض في العمل

5 - التعامل

بين رجل الجمارك وصاحب الشأن بشفافية ووضوح نظراً لأن صاحب الشأن هو دافع الضريبة وهو المستورد وهو المصدر ويجب أن يعامل على هذا الأساس وبهدف قيادة الجمارك هو ترسيخ لدى الفكر لدى جميع العاملين بالمصلحة لأن الهدف هو تطوير الإقتصاد القومي للدولة.

رئيس لجنة الجمارك والضرائب

عبد الحليم عيسى



ويخشى المعارضون لهذا العقد أن إن يزداد خطر تعرض الولايات المتحدة الى هجمات إرهابية، وبخاصة، حسب تعبيرهم، أن اثنين من منطقتي هجمات 11 سبتمبر/ أيلول 2001 يحصلان الجنسية الاماراتية.

ورفضت الحكومة الامريكية مخاوف المعارضين قائلة ان العقد تم التتقيق فيه وان شرطة خفر السواحل الامريكية ستبقى المسؤولة عن أمن المرافئ.

ولكن التفسير الذي اعطته حكومة بوش لم يرض سياسيين كبار في الحزب الجمهوري الأمريكي الذي ينتهي اليه بوش.

وطالب المنتقدون ان يتم التتقيق بشكل افضل في الشركة الامريكية وإيجاد ضوابط لضمان عدم اختراقها من قبل تنظيم القاعدة الذي يزعمه اصنامة بن لادن.

في المقابل، يحضر الحزب الديمقراطي الأمريكي مشروع قانون امريكي يمنع بيع ادارة المرافئ الامريكية الى حكومات اجنبية.

تسليم مرافئ امريكية لشركة اماراتية يثير جدلا سياسيا

يزداد اللق في الولايات المتحدة حول عقد بملارات الدولارات اعلى السيطرة على عدة مرافئ امريكية لشركة اماراتية

واتقد العديد من السياسيين امريكيين الذين ينتمون الى الحزبين الديمقراطي والجمهوري قرار ادارة الرئيس امريكي جورج بوش في هذا الشأن لانها تجعل الولايات المتحدة عرضة الى الهجمات الارهابية.

وسيعطي العقد الموقع السيطرة على ستة من اكبر المرافئ امريكية من بينها مرفأ نيويورك ومرفأ نيويورك جيسبي الى شركة دبي العالمية للمرافئ التي تملكها بالكامل دولة الامارات العربية المتحدة، ويتلخص قيمة العقد المرفع 6.8 مليار دولار امريكي واقتطع عليه الحكومة الامريكية، ما اثار جدلا واسعا في الوسط السياسي.

ميناء السخنة



يقع ميناء السخنة على بعد 40 ميل من محافظة القاهرة، والذي يعتبر ميناء القاهرة حيث أنه يعد البوابة ليس فقط لعدد حوالي 16 مليون مستهلك من العاصمة المصرية، ولكن أيضاً من خلال النقل المتعدد الوسائط ونظام النقل بالسكك الحديدية لسان مصر البالغ حوالي 72 مليون نسمة شاملاً كل المدن الصناعية الكبرى والموانئ المصرية الأخرى في البحر المتوسط. وبالتالي إمداد نقل سريع وكفاءة لكل أنواع الشحنات. كما أن الميناء يقع في منطقة

إستراتيجية مجاورة للمنطقة الاقتصادية الخاصة بالسويس وتمثل الممر الوحيد للقاعدة التنموية الصناعية.

إن مفهوم ميناء السخنة يطور حول الاستفادة من الموقع المتميز لحصر في طرق التجارة البحرية والموارد الطبيعية للدول من خلال مبادرة القطاع الخاص والتمهيد في تكنولوجيا المعلومات لتخلق نموذج موحّد وفريد Single Unified Platform يكون قادراً على تزويد عملائها بنقطة اتصال خاصة من أجل أقصى قدر من الكفاءة والإنتاجية. إن النتائج الكاملة من تكامل إدارة الميناء، الهيئات الرقابية، خطوط الشحن، العملاء، المؤسسات المالية، الأمن في وحدة معلومات واحدة وموحدة Single Unified Info-Structure Platform. تكمن في الوصول إلى زمن العالمية International Container dwell time لتتواجد في الميناء.

وتستفيد الشركات التي توجد بالقرب من الميناء أو المنطقة الاقتصادية الخاصة بالسويس من الزيادة التنافسية وهي تخصص الموقع، والبنية، وقوانين الضرائب المناسبة، وتخفيض تكلفة النقل الداخلي، تقليل الزمن اللازم للتسويق من خلال تحسين زمن بقاء البضاعة في الميناء Dwell time. والكفاءة في إجراءات التعامل مع الهيئات الحكومية من ناحية الإستيراد والتصدير والخاصة بالمواد الخام والمنتجات تامة الصنع من خلال تنفيذ النموذج المتكامل للوصول إلى أعلى عائد للإستثمارات.

مشروعات إستراتيجية

ميناء السخنة بأسماء يفوق المليار دولار أمريكي

إن إقامة ميناء السخنة كان سبباً مباشراً لتطوير موانئ الإسكندرية ودمياط لأنه يستخدم في كل خطوات الإجرائية لتكنولوجيا المكنة دون العامل البشري، وإن البنية، يوفر أكثر من 24 مليون متر مربع مطلوب تطويرها وجذب الإستثمارات العالمية لأن هدفنا هو زيادة حجم التجارة العالمية التي تمر بمصر، وإننا خرجنا إلى النطاق العالمي من خلال حجم التجارة الذي يشاغل حالياً ميناء السخنة.

وحتى الآن قد تم الاتفاق على إقامة 5 مشروعات كبيرة داخل ميناء السخنة تلعب إستثماراتها تقوى الميناء دولار ويوفر أكثر من 5000 فرصة عمل وذلك لتموين السفن بالمواد البترولية ومصفاة السكر وصوامع العلال ومصنع لإنتاج الماغنسيوم ومصفاة لإنتاج الديزل الحيوي، بجانب أحدث مختبر (معمل التحاليل) لفحص العينات من جميع السلع والمواد الغذائية.

مشروع إنشاء مصفاة لتكرير البترول بقيمة إستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكي

تخطط مجموعة من المستثمرين المصريين والسعوديين والكويتيين لبناء مصفاة تكرير البترول في مصر بإستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكي ويطاقة تشغيل إنتاجية تقدر بـ 130 ألف برميل في اليوم.

يتم حالياً دراسة إقامة المشروع بمنطقة السخنة شرقى القاهرة على ساحل البحر الأحمر وتقوم إحدى المؤسسات المالية الخاصة والتي لها خبرة تعامل سابقة بالمشروعات البترولية بتمثيل من المهندسين الرئيسيين للمشروع وسيكون لها نصيب محدود في رأس المال.

الهيئة العامة للبترول (EGPB) سيكون لها مشاركة فعالة في المشروع بنصيب حوالى 15% من رأس المال.

سوف يتم إنشاء المشروع على مساحة تقارب المليونى متر مسطح من خلال مناقصة سوف يعلن عنها خلال الشهر الأولى من 2006، أما تنفيذ الأعمال الإنشائية فسوف يتطلب مدة زمنية ثلاث سنوات، ومن المقرر البدء في التنفيذ خلال الربع الأخير من 2006.

وسوف يتم إنشاء المصفاة لكي تكون مطابقة للمواصفات البيئية العالمية، بمبشرات ومعدات جديدة تماماً، بتكلفة مبدئية تتجاوز 1.5 مليار دولار أمريكي تستفيد التصدير للخارج وتغطية الواردات المحلية.

أما الخزانات (التانكات) والأرصعة سوف تكون داخل ميناء السخنة من خلال مناوله أرصفة البترول المتخصصة.

فروعنا الاستراتيجيه

أمام، وتشير التقديرات المتخصصة إلى النمو الكبير في عدد سفن من طرق التجارة بحرب أوروبا والثاني بين غرب أوروبا مع الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية) إلى الهند هي التي أدت إلى توجيه التجارة نحو الغرب، مقترنة مع الحاجة القوية إلى دعم أهمية مصر في قلب طرق التجارة وحارس بوابة قناة السويس.

إن نسبة إستخدام العقل لبحري في لتجارة العالمية سوف تزداد بشكل أساسي على مدى العقد البحري وهما الأول بين الشرق الأقصى، خصوصاً لصين، وشبه القارة الهندية بشكل أساسي مع دراسات بحوث كلاركسون، مايو 2004). وذلك أن القوى الرئيسية للقدرات الصناعية للشرق الأوسط والتنمية التي تمت في هذه المناطق محفزة للنشحات تحة الشرق. وهذه التنمية هي التي ستعمل على

[illegible][illegible][illegible]



شركة العامرية للمخازن الجمركية Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا



نشطة الشركة :-
تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع
الواردة والتراخيص للعمالء .
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبساحات
كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمملوءة .
تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لاي
إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن (أو الساحات وإعادة
الفرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والمرونة .
بها مجمع جمركى متكامل لشمو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت
وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك .

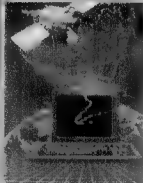
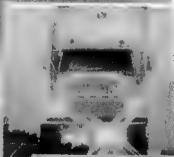
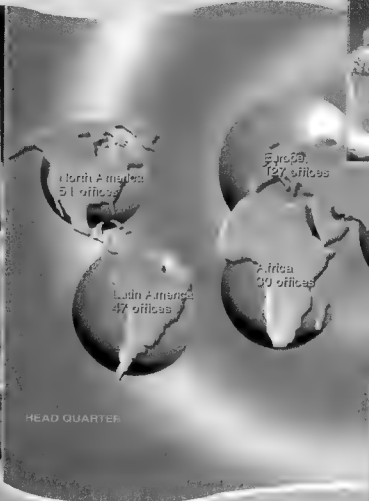
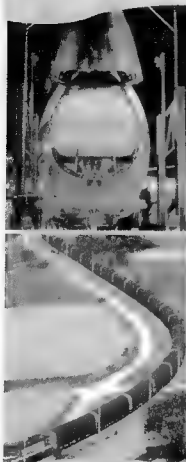
موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road from Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت ٤٤٨٥٦٧٠ ٤٤٨٥٦٧١ ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



Services Offered in

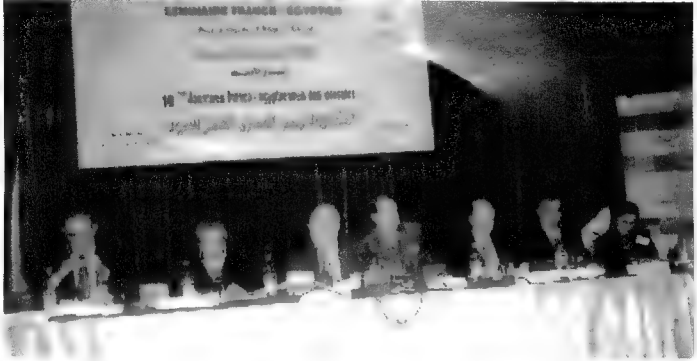
Arrange of Air and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

ندوة مصرية فرنسية عن الحبوب



المنطقة الحرة للشحن والتوزيع بميناء الدخيلة بالإسكندرية حيث يجري العمل على تيسير الحصول على تمويل العملاء بشروط ميسرة من خلال البنوك. وأكد السيد حسين عبد الفضيل العضو المنتدب للمنطقة الحرة على إعادة تقييم القمح الفرنسي في الأسواق المصرية مشيراً إلى وجود أنواع جديدة لم تكن معروفة لدى المستوردين في مصر قبل ذلك وأوضح أهمية عامل الأمان والرقابة على عمليات شحن وتفريغ الحبوب من خلال شركات التمويل الدولية بما يساعد في شراء أفضل نوع من الأقماح الفرنسية بأسعار منافسة.

الإستهلاك لتصل إلى 6 ملايين طن سنوياً من القمح منها 1.5 مليون طن يتم إستيرادها من فرنسا. وأكد السيد فيليب كوست على قوة العلاقات السياسية والإقتصادية بين البلدين وإستمرار مجالات التعاون خلال المرحلة القادمة. وصرح الدكتور أحمد الركايبى، أن هناك تعاون مصرى فرنسى فى مجال التكنولوجيا الحديثة وتقديم المعونة الفنية فى إنشاء وتجديد صوامع الغلال بالإضافة إلى تمويل مركز تدريب الخبز التابع للشركة القابضة لتخريج جيل جديد من المتدربين على صناعة الخبز الفرنسى. والجدير بالذكر أن الوفد الفرنسى قام بزيارة إلى

فيليب كوست، سفير فرنسا فى مصر، والسيد جان چاك فوريمور، رئيس الرابطة الفرنسية لتصدير الحبوب، والسيد لوران بادو، رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية، والسيد لوران دورنون، مدير مكتب فرانس اكسبور سيريال للشرق الأوسط. وأعلن السيد سعد نصار، أن بدء تنفيذ سياسة زراعية جديدة تهدف إلى زيادة الإكتفاء الذاتى والحد من الإستيراد من السلع الأساسية كما أشار إلى أن الإجراءات التى تم تطبيقها ساعدت على الحفاظ على معدلات الإستيراد من الحبوب وزيادة معدلات

بتنظيم من رابطة تصدير الحبوب الفرنسية (فرانس اكسبور سيريال) أقيمت ندوة مصرية فرنسية يوم 6 فبراير 2006 بفندق النيل هيلتون للسنة العاشرة وذلك بهدف جمع أهل المهنة من قطاع الحبوب فى البلدين لتحديد نتائج عمليات التبادل التجارى بين مصر وفرنسا فى مجال القمح وتقييم الإحتياجات المقبلة. وقد حضر من الجانب المصرى السيد سعد نصار، مستشار وزير الزراعة، والسيد أحمد الركايبى، رئيس الشركة القابضة للصناعات الغذائية، والسيد سمير الخضراوي، مدير المركز المصرى لتكنولوجيا الخبز بالقاهرة، ومن الجانب الفرنسى السيد

Batyline®: قماش التجديد كمصدر إلهام مثالي لتجهيزات وأثاث الحدائق

هو Batyline® قماش تجديد ينظف الهواء ذو درجة مقاومة عالية وسهل التنظيف، ويتم تصميجه وفقاً لتقنية فيراري المصممة وتوفر له تلك التكنولوجيا أثاث التام في الأبعاد والمقاسات التي يجب تاسق السبع وذلك نعمل منه قماش مثالي لتجهيزات وأثاث الحدائق.

ويعد Batyline® مصدر إلهام بلا حدود، بالنسبة لمصممي الأثاث وينفع مستخدميه براحة كبيرة أثناء الجلوس بدون حذر تعيق شكل القماش. وتبع مجموعة ألوانه المروجة لمة التناغم والتدسج، والصمو، والمظهر الجمالي تأثيراً موجاً. وهكذا تكتسب لأمكن الخارجية بجم من المرح حول الكراسي التي تلطي وكراسي الشمس والكراسي الطويلة والمتكا و لسرير المعلقة و..

وهكذا يتصلف سبع Batyline® بعدة مزايا.

- متواجد في 70 لون منها 39 لون موحّد.
- لا تتآكل الألوان أو تتغير مرور الوقت وأيضاً تقاوم الأشعة فوق البنفسجية.

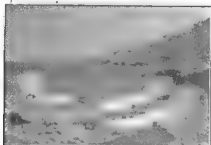
يضمن Batyline® الجفاف السريع

- بفضل مسيحه الحرّوم.

- وتسمح له المعالجة الخاصة للظرويات بالمقاومة في الخارج ويستطيع مقاومة الملح حتى في بيئة مالحة.

- ويكنى الماء مع قليل من الصابون أو مسحة فيراري على المعد للاستخدام مسيحة متتالية.

- ويضم سبع Batyline® المينكر تاسر المواد، ويتلاق مع الطبيعة الحديثة والتقليدية الخاصة بالتجديد على حد سواء.



الشركة الصينية How Deep الرائدة في مجال العدادات تختار

النظام الأسلاكى لقراءة العدادات عن بعد (AMR)

المقدم من شركة Coronis Systems

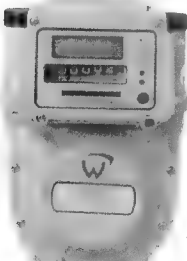
إستطاعت شركة Coronis الفرنسية إبرام أول عقد صناعي لها واسع النطاق في الصين.

فقد قامت شركة How Deep Tech Co. Ltd الرائدة في توريد عدادات القياس في الصين بإختيار الطاول الاسلاكى لقراءة عدادات الغاز المقدمة من شركة Coronis Systems الفرنسية، وتتس المرحلة الأولى من هذا العقد على توريد 50,000 سلكين في منطقة Yichang بإقليم Hubei بالصين بنظام قراءة العدادات أوتوماتيكياً ولأسلاكى. وتعد شركة How Deep Tech إحدى الشركات الرائدة في السوق الصيني على صعيد توريد حلول الAMR لاطول قراءة العدادات أوتوماتيكياً عن بعد، وهي الحل القاضية باستخدام المزالى 4 الجارى أو الصناعى.

ويضم هذا الاتفاق على قيام شركة Coronis بتكنولوجيا توريداتها المسجلة "Wavenis" المتوفرة بإستوديو شينل حد

لطاقات وتتشعل أسلاكى واسع المدى لإجراء متابعة عن بعد لعدادات الغاز. وتتمثل الجد الشامل المقيم توفير البنية الأساسية لشبكة ال- Wavenis-ena القابلة للعد فضلاً عن أجهزة قراءة العدادات لأسلاكى والبرامج والوحدات الاسلاكى القابلة للتصديق وفقاً لكل عمل.

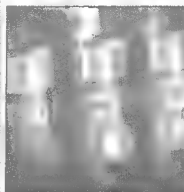
وتكنولوجيا Wavenis تعمل على تلبية جميع متطلبات How Deep الخاصة بإدراج النظام من حيث التكيف فعلياً من التطور الصناعى الخدمة مع تحديد عدد الجداول والتكلفة والإنتاجات الإدارة "العورية" ومدى المرونة والتوافق مع متطلبات السوق الصينى.



تقدم شركة FERRAZ SHAWMUT

المجموعة الجديدة من المقابس Smart Sport™

خلال معرض Middle East Electricity في دبي



تعد شركة FERRAZ SHAWMUT الأولى عالمياً في سوق حماية العانة الكهربائية وتقدم مجموعة حلول لمصانعيها عن طريق الشركة خلال تواجد في معرض كهربائيات الشرق الأوسط Middle East Electricity في دبي خلال الفترة من 5 إلى 8 فبراير 2006. هذه إبتااج كامل من المقابس طبقاً لمعيار الأمريكي UL - CSA.

ويعد خط إنتاج المقابس وحوامل المقابس طبقاً للمعيار الأمريكي UL - CSA والحاسر بشركة FERRAZ SHAWMUT شقيق لمنتجات Midget, CC, R, RK1, RK5, T للإستخدامات العامة و 101 لحماية أجهزة المواصلات.

وتعد اصبح اليوم من سهل إيجاد اقرب مصدر بغضل جميعه Smart Sport™ وتتوفر كافة من اللون الفضي قبل تشغيل المقبس إلى اللون الأحمر عندما ينصهر المقبس، وتعد صممة بركبي المقابس الة ذرية Smart Sport™ في غاية السهولة في حوامل المقابس UltraSafe™ و Modulostar ذات التصميمات الحديثة تسييا.

حوض متطور للأحياء المائية في متحف قطر الوطني

تصليد خيرة الجهات الفرنسية المتخصصة في تصميم المتاحف

تقدر تكلفة إنشاء حوض الأحياء المائية الجديد في متحف قطر الوطني بعشرة ملايين يورو، وسوف تقوم الشركة الإستشارية الفرنسية Ocean Edutainment Projects بتقديم خبرتها في هذا المشروع.

وفي إطار كونه أكثر من مجرد حوض للأحياء المائية، فإن هذا المشروع الجديد سيكون مركزاً لاستكشاف الحياة البحرية من الناحية الترفيهية والتعليمية والعلمية وذلك من خلال الإرتكاز بشكل أساسي على العلاقات بين الإنسان والبحر، وعلى عرار المركز البحري الفرنسي Neauscaq الذي قامت أيضاً فرق شركة Ocean Edutainment Project بتنفيذه، فإن هذا المشروع الجديد يهدف إلى التوعية على التطوير الدائم نظراً لأن كل تصرف للإنسان يؤثر على مستقبل السمكيات المائية على التوالي.

هذا وسوف يشهد الزائرون فور دخول المكان بالغوص شكل كامل وحقيقي في أعماق البحر من خلال رؤية الأسماك وهي تسبح فوق رؤوسهم إلى جانب ذلك فإن الحواجز الشفافة مصنوعة من مادة الأكرليك ستتيح رؤية كيف مصمم تحت البحر ويصمم حمام سدعية عازلة. وسوف تتم عرض مجموعة متنوعة من أسماك القرش وأنواع كثيرة من الأسماك مع عرض لثروة السمكية الموجودة في الخليج فضلاً عن توفير مجموعة متنوعة من الشعب المرجانية.



الحية، وسوف يتاح أيضاً للزائرين فرصة التعرف على أسرار الصيد في قطر. عد وتتس سعة الحوض إلى 4 ملايين لتر من المياه حيث سيكون أحد السمكيات الرئيسية لاستراتيجيته السباحة في قطر ومن المقرر أن يصمم هذا المتحف الترفيهي الأكثر شمساً في مدينة لوزة.

مكتبة الإسكندرية تطلق حملة «مدينة خالية من الكربون»

تضم مركز الفاع السوسية العلمى - التابع لمكتبة الإسكندرية بالتعاون مع المركز
اشفاى الربطى حملة توعية بفنوا مدينة حاية من الكوى ، وذلك يوم 18
فبراير، حيث تشى مكتبة الإسكندرية من خلال هذه الحملة إلى رفع الوعى
اشعى حول موضوع التغير المناخى وتحديات الطاقة إلى بواحه الكثير من
الكرى بالاعاء، وصرحت المؤسسة هذه اشفاى مدير مركز الفاع السوسية

بأن الهدف هو توعية الناس بالتحديات التي تواجه المدن الكبرى، فيجب تخصيص مجال الطاقة والتحديث لتتنوع توجهاتنا، فإضافة إلى ما سبق، هناك المدن المشيرة إلى أن التفكير المتناهي يحدث بسبب الفائز التي تؤثر على تلك الفوائد الخارجية لكافة الأرضية مثل عام ناسي أكسيد الكربون ونيثاق والأوزون، والتي بدات تؤثر منذ ما يقرب من 300 عام على المناخ العالمي نتيجة بريدة أصدرت لإسبانية وعواصم السيرات ولغو لرهب في كثافة السكان.



معرض لأعمال الفنان منير كنعان بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الاسكندرية - خلال شهر مارس القادم معرضاً فنياً تشكيكياً للفنان الراحل ميمر كنداك، صرح المايسترو سريش - مدير مركز الفنون ان معرض اعمال الفنان «ميمر» يمكنه ان يمثل اطلالة جديدة على اهم اعماله التي تجسد مراحلها الفنية المختلفة حيث يعد «ميمر» كنداك احد رواد المدرسة التجريدية وفي الكوالمح مصر

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V NIDIA LOTUS	29E	01/03/06	PSD
M/V L NLOS GATE BRIDGE	24E	05/03/06	PSD
M/V EVER GENTLE	29E	08/03/06	PSD
M/V YM ORCHID	41E	12/03/06	PSD
M/V SCI VIJAY	03E	15/03/06	PSD
M/V YM GREEN	3E	16/03/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	28E	22/03/06	PSD
M/V CYPRESS BRIDGE	39E	26/03/06	PSD
M/V GLORY BRIDGE	78E	27/03/06	PSD
M/V COATI SINGA	04E	29/03/06	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
FAR EAST / EAST MED PORT
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V JINYUNHE	36W	01/03/06	PSD
M/V YM POPL	25W	08/03/06	PSD
M/V YM EARTH	27W	15/03/06	PSD
M/V H-LA YUN HE	13W	22/03/06	PSD
M/V YM SKY	30W	29/03/06	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
WEST BOUND
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
MV HANJIN IRENE	89W	07/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
MV HANJIN VALENCIA	56W	14/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
MV GLORY BRIDGE	78W	18/03/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
MV AKASHI BRIDGE	25W	21/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
MV YM LONGEVITY	78W	26/03/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
MV NORMANDIE BRIDGE	54W	28/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V COSCO SINGAPORE	28W	02/03/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CONTI SINGA	04W	05/03/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/AM
M/V CYPRESS BRIDGE	39W	08/03/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V VENICE BRIDGE	07W	07/03/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YUE HE	31W	09/03/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI MAHIMA	13W	12/03/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/AM
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	56W	19/03/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V BAMBOO BRIDGE	38W	13/03/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/Y VM BREMEN	24W	14/03/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	30W	26/03/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/AM
M/V PINE BRIDGE	37W	20/03/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	21W	21/03/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V COSCO DALIAN	07W	23/03/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YM PLUM	42W	27/03/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHISWICK BRIDGE	23W	28/03/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V COSCO SHANGHAI	32W	30/03/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR

مكتب بور سعيد، 13 شارع الجمهورية، تلفون: 066/359885 فاكس: 066/336645

مکتبہ دنیاطہ جوار شرکتہ الحاربات تلکفون و فاکس (57) 320221

الفروع، القاهرة - بورسعيد - السويس

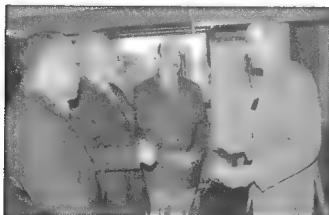
الإسكندرية: ٢٠ شارع فرناند عازاد/ المسلة. محطة الرمل/ ٤٨٦١٢٣٩ - ٤٨٧٣٩٥١ - ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠

هاتف: 4840757-4847266 / فاكس: 54418-54630 / إلكترونية



معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 في الفترة من 11-13 فبراير 2006 تحت رعاية شعبة خدمات النقل الدولي

قامت شعبة خدمات النقل الدولي بالفرقة التجارية بصرية برعاية معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 والذي عقد بأرض المعارض بمدينة نصر بالقاهرة من 11-13 فبراير 2006 وذلك بالتعاون مع يوسف جروب الشركة المنظمة لهذا الحدث.



بالقاء كلمة اللواء/ محمد السمال رئيس مجلس إدارة الشعبة وأهقيه السيد اللواء/ ابراهيم ماع معرض برنامج تطوير مطار القاهرة الدولي لتحويله إلى مطار محوري التجميع وإعادة التوزيع/ ركاب/ بشانج. كما قام السيد/ جون كراود بعرض بيان لربط موانئ خليج السويس (الصحة/السويس) بمطار القاهرة الدولي لخدمة الفضاء. كما قام كل من اللواء/ اسعد روستي واللواء/ عاطف عبد الحميد بشروح برنامج تطوير الشركة القابضة لمصر للطيران والشركات التابعة لوكالة تحويل مطار القاهرة الدولي إلى مطار محوري لمركة الركاب والبضائع وكان ذلك في اليوم الأول من المؤتمر.

والجدير بالذكر فقد شارك بالمشور السيد الأستاذ/ عصام الشاذلي عضو مجلس إدارة الشعبة ورئيس لجنة الشحن الجوي من اليوم الأول لهذا الحدث. وقد كان اليوم الأول للمؤتمر ناجحاً بكل المقاييس حيث أثمرت المناقشات البنية مع الحاضرين إلى ضرورة إعادة النظر في عقد مثل هذه المعارض والمؤتمرات كل سنة بحكم ما تحتويه من البات مستجدة لوكالة صناعة النقل الدولي على الصعيد الدولي. وبدأت فعاليات اليوم الثاني للمؤتمر بكلمة عن النقل الدولي الآمن لقياسم وألقاها السيد المهندس/ فاروق وجب مستشار رئيس سلطة الطيران المدني.

وأعطى سيادة كلمة الأستاذ/ طارق أبينة مدير عام Avitrans LTD من ملخص مؤتمر الإياتا حول الشحن الإلكتروني E-Freight ثم قام الأستاذ/ ابراهيم شلبي مدير شركة MSC بالقاهرة وإلقاء بيان عن الجودة في اللوجيستيات.

وقد اختتم اليوم الثاني السيد الأستاذ/ جورج اسزول ورئيس مجلس إدارة شركة إكسبريس إينترناشيونال والذي ألقى في المحيطة عن الأساليب الحديثة للشحن والتفصيل والتخزين.

وقد كان للمداخلات التي تفصل بها السيد الأستاذ/ عصام الشاذلي الأثر الكبير في نفوس الحاضرين من شركات الشحن الأعضاء بالشعبة حيث أن سياسته استعرض المعوقات والصعوبات التي تواجه شركات الشحن في قرية البينان بمطار القاهرة الدولي وأوصى سياسته بضرورة الاعتماد بمطار الإسكندرية ومطار برج العرب وقد تظلمت فقرات والجنحة المؤتمر ورشة عمل ومناقشات هادفة وإيجابية وقد رفعت أعمال المؤتمر في تمام الساعة الرابعة مساءً

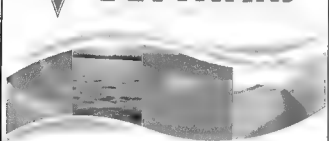
وقد قامت لشعبة بدعوة جميع أعضاء الجمعية العمومية والشعبة للمضور هذا الملتقى بين شركات الشحن والخطوط الجوية والمستوردين والمصدريين والأطراف الأخرى لمعية بصناعة النقل الدولي وقد قامت الشعبة بتنظيم الدورات على جميع الشاركي. كما قامت بطباعة Flyers يشرح تعريف عن الشعبة وأهدافها وبرامجها وتعرف عن الـ FIATA وأهدافها وبرامجها كما قامت بتوزيع معجم مصطلحات النقل وترحيل إيهامج باللغة العربية على جميع الأعضاء بالشعبة قدم وحلال وبعد إنقضاء المؤتمر. كما قامت بتصميم وطباعة Roll up و Posters تحتوي على دلالات لصناعة النقل الدولي لعنية بها الشعبة وقامت بوضع شعارات اشعة والمفاتيح والفرقة التجارية على هذه المواد اعلانية.

وقد بدأت فعاليات المعرض بقاءة 2 يناير 2006 من 11-13 فبراير 2006 وقد قامت الشعبة بإعداد أسطوانة مدمجة CID على أنشطة وأجهزة الشعبة التي قام بها السادة رئيس وأعضاء مجلس الإدارة منذ نشأتها وتم عرضها على شاشة بلازما بالصوت والصورة. كما تم عرض برامج أخرى على الشاشة من خلال مجموعة إسبلاونات مشروح مبارك - كول ولودرات التوزيعية المصطفة التي أشرفت عليها الشعبة وملف كودجرس الفيتا وقد حازت جميعها إعجاب أعضاء الشعبة وقسوف وزوار المعرض. وكان مردود مصادفة وحجم وتلال الشعية في صناعة النقل الدولي وانضم في تقديم الكثير من الشركات العاملة بمجال الشحن للانضمام في عضوية الشعية.

أما فعاليات المؤتمر فقد بدأت من 12-13 فبراير 2006 بقاءة 6 أكتوبر، وقام السيد اللواء/ مازن شاه بدعوة مجلس الإدارة



EGYTRANS



Vessel	Voyage No	ETS Alexandria	Transshipment
MAHALED	705	02/0006	VALENCIA
QAMASUS	706	09/0006	PELUSIOWE
QAMAP	708	07/0006	AGADIA
BREHAN SENIOR	701H	18/0006	ANTWERP
CHARLOTTE BORCHARD	709	22/0006	ROTTERDAM
RUPH BORCHARD	702	26/0006	ROTTERDAM
ALWASA	778	30/0006	SINGAPORE
			JEBEL ALI

الكوفة

تأسست مدينة الكوفة، مع طين، مدينة عراقية، في ليلة الفتح الإسلامية، نتيجة لظهور عسكري، ثم ما لبثت تلك المدن (الكوفيات) أن تحولت إلى مدن عصرية، وقد استمر هذا التنامي في الفترات الإسلامية، أما كواحد من أعمدة الثقافة والشعر، كما ذكره المتنبي، والرواية الشعبية، ومراكز الحضر الحضري بين الحروب وشيخو البلدان الفتح من فارس وأرك ومنسرين وليرير . واوريرين.

الدولة الإسلامية في تلك الوقت) وبين ميدان ينام العرب الفارحين من أصابع الصعرا. القتال. خلال من الصوريين أن تغلب الجيش الحارة مكرها حقا من أمراءها. وراى سعد أن يرجع أمر بسالة رايه. وأدرك عمر ثابتا قريبا من ميدان القتال. فخصم عمر بقتاب فكره أفعية الصالح الجفراى فى امره إلى عادى بن يندح الصلصين دار هجرة. اختيار البيئة التي تصلح لتزول هؤلاء العرب ومنزل جهاد، وخيل لسعد أول الأمر أن الملائك (حاضرة الواسطية - الفارسية) هي على أن يظلوا محتفلين بنشاطهم وحيويتهم المنقطة التي تصلح لأن تكون هذا المعسكر وقوتهم التي خرجوا بها من الصعرا. وكان الثالث الجيش الرسمى. يتابع منها إندفاعه عمر يرى أن العرب كالإبل لا يصلحها إلا نحو الشرق. ولكن جو هذه المنطقة الرطبة لم ما يصلح الإبل. وهو رأى ثاقب يربط بين

وقد كان الكوفة خلال القرنين الهجريين الأول والثاني (السبع والثامن الميلادى) أن تكون وطن الثورة الروحى، ومقر المعارضة الشعبية ضد الدولة الاموية. وكان الطيفه ارشد العظيم عمر بن الخطاب يتمتع بحس قيادى عسكري فطرى عبقري، كما كان على معرفة عميقة بسيكولوجية الجماعة العربية التي أوكل إليها أمر الفتحوات. وكان وهو في مركز قيادته في المدينة المورة يحرس على جميعهم في حالة دافئة من اليقظة القتالية وبدأ ونفسيا. وكما رفض أن يتخذ عمر بن لعادن من الإسكندرية حاضرة للحكم العربى في مصر حتى لا يفصل بين الحليفة في المدينة وبين جيش اسلمين - كما كتب له - وحتى لا يفصل الممانوس الخارجون من أصابع الصعرا الحارة في تلك المدينة الساحلية الجميلة الزلقة في الخضارة، فأمره أن ينشئ السطوط لتكون مقرا له ومعسكرا لجيشه .. وكذلك فعل مع القائد سعد بن ابى وقاص حين منعه لريف العراق (أرض السواد) وإدفاعه على بلاد فارس. وكان من نتيجة ذلك أن طالت خطوط المواصلات - على حد التمييز الحرس الحديث - بين المدينة المورة (حاضرة



بقلم: سيد مشرف

الإنسان والحيوان والطبيعة واحتضر سعد بن ابى وقاص أماكن أخرى لم تصلح إلى أن يستقر على الكوفة عام 17 هـ / 638 م بعد نظر طويل وبحث دقيق. وإذا كنت بعدد قد ختصت بانطرب والدلال قديما. حتى إشتق من اسمها في بعض الشهجات العربية مصدرا «استعده» الذي يدل على طرف المستحب عندما يتبدد وتلك التأكيد أصداء لما كانت عليه عاصمة لدمسقية.. أما الكوفة مدينة المعارضة السياسية لملوة الاموية ويعوض الثورة الشعبية منذ البداية. فقد كان ظهرا مع الثورة القدامى والمحدثين سينا وظلما مثل حقلها مع ولاتها وحكمها من قبل الامويين. ويكفي أن نعرف أنها حكمت في عهدهم ب «زيد بن أبيه» وابنه «عبد الله» وه «الحجاج بن يوسف الثقفي» والثلاثى بن سيطلين إلس الذين سلطهم الامويون على أصل الكوفة ففسدوا البلاد وآثروا العباد. والعديد بقة،



البقاء لله وحده

الكاتب الصحفي

محمد شاكر والسيدة حرمه

يشاطرون العميد

عبد الفتاح حميده

نائب مأمور سجن الحضرة الأحران

في وفاة المغفور لها ياذن الله

والدة سيادته

أهلهم أهل الفقيدة الصبر والسلوان

أسكنها الله فسيح جناته

الوصول إلى القلب السائل للأرض

تبدا سفيرة البحث اليابانية الجديدة «تشيكى» في نهاية عام 2007 مهمتها العلمية الأولى من الساحل الجنوبي الغربي إلى الشمال لتعبر إلى عمق لم يسبق له مثيل، والسفيرة مجهزة بعتاق بطول 9.5 ميل صمم لسطر المقيى الذى يعمل إلى الطبقة السائلة في محور الأرض التي تكمن تحت قشرتها، ويملك العلماء في الوصول إلى القلب السائل للأرض بحلول عام 2012 مما سيعطي أفكاراً جديدة عن أصل الحياة المبكرة على سطح الأرض.



السياحة المصرية بالآرقام

بلغت الزيادة في الدخل القومي من السياحة المصرية العام الماضي 400 مليون دولار لتبلغ 6.5 مليار دولار مقابل 6.1 مليار دولار عام 2004. وقد ارتفع عدد السياح الذين زاروا مصر خلال عام 2005 ليمثل إلى 8 ملايين 600 ألف بزيادة نصف مليون سائح على عام 2004.

وبلغ عدد التالى السياحية 85 مليون ليلة وقد مرر زهير جرانة وزير حرة وزير السياحة لقائه بجمعية الكتاب السياحيين برئاسة جابر دربراد من الوزرات تسير وفق خطة محددة تهدف إلى زيادة الطاقة الفندقية بمقدار 15 ألف غرفة تزخر 200 ألف فرصة عمل كل عام. وزياد عدد السياح الوافدين يقدر بمليون صائح سنويا، وقد تم توقيع بد، خطة إعلامية داخلية في منتصف مارس الجارى بصنعت لمدة خمس سنوات تحت شعار «سياحة بلدنا» خير لنا كلها، وتصل تكلفة هذه الحملة إلى 20 مليون جنيه سنويا

معدات وأخبار

سد مروي السودانى

صرح الدكتور كمال على وزير المروى السودانى سان بسا - سد مروي يتم من خلال برنامج عمل الهيئة الفنية الدائمة المشتركة لبناء النيل والتي تعمل بموجب إتفاقية عام 1959، وأن مصر والسودان ن ترضمان مديروالوجيا رواعد نهر النيل في السودان والمنابع الجيوبية واحشة، ووضع نظم وموارسات تشييع السدود السودانية والسد الدالى في مصر بصفة سنوية لتحقيق الاستغلال الأمثل لكل نقطة مياه لحصتى البدين من مياه النيل.

وسائل الربط للميناء بالداخل والخارج

"Port Hinterland Connections"

مهندس / محمد رمزي عوض مهندس شواطئ وتنمية موانئ

يختار الموانئ المركزية ذات الصبغة العالمية ببنيتها وشبكة مواصلات ومناورة ربطها بالمناطق الأساسية الرئيسية التي تغطيها والتي تعرف عالمياً باسم (Hinterland Connections). ومفهوم كلمة (Hinterland) هي المنطقة / المناطق التي يتم تداول البضائع موجهة من خلالها لليناء بها أي المناطق التي يغطيها الليناء في مجال تداول البضائع.

الداخلية فإنها تكون من اتصال إصاعبي لكل الضواحي هذا بالإضافة لحطوط الاندس

والتي تعتبر الوسيلة الأساسية، والفعالة لكل بضائع ليلال السائل.

وبالنسبة للمعاملات بين الخطوط المقترحة فإنه يتم عملية الاختيار لهامة من سنها لأقصى الخطوط من وجهة النظر لوسائل الربط للمعد لنكون، أحد الدعائم الأساسية

وتنقسم هذه الروابط إلى أقسام معروفة مثل الطرق الجوية (الاتصال الجوي بالطائرات)، ولطرق البرية (النقل بالشاحنات والسكك الحديدية) والسكك الحديدية (النقل بالقطارات) وكذلك وسائل الاتصال البحري المحيط

شكل (1) النقل الداخلي للحاويات بالبراجات

(من خلال سفن المجرى) بالإضافة إلى قنوات الملاحة الداخلية (النقل بالبراجات).

وللتحديد الدقيق إمكانية عمل أو عدم روابط موجودة لبناء فإنه يلزم عمل دراسة شاملة لشبكات الطرق والخطوط الحديدية وإمكانيات الملاحة العالية قرب المواقع المقترحة للميناء الجديد المزمع إنشاؤه (ومن هنا تكلفه الطرق - إمكانية مد الخطوط الحديدية

- إمكانية مد الطرق لبرية - إمكانية إنشاء المطارات) مع وجود أقل العوائق لإمكانية المد داخل الميناء نفسه وحتى المناطق المطلوبة نقل البضائع إليها. وبالنسبة لاستخدام قنوات الملاحة

شكل (2) النقل الداخلي للحاويات بالسكك الحديدية

في التقييم النهائي للبدل المختار. والاشكال من (1) إلى (3) يوضح وسائل الاتصال المختلفة من وإلى الميناء (البحرية والبرية). وهذه الشبكة توفر الخدمة للعملاء (الموانئ والوكيلات الملاحية وكلاء الشحن وأصحاب السفن وغيرهم) من أصحاب الحاويات المنقولة وذلك لتلبية والإطمئنان على مسار الحاويات المنقولة وصولها للهدف المطلوب.

شكل (3) النقل الداخلي للحاويات بالطرق البرية

توقعات منظمة السياحة العالمية

تتوقع منظمة السياحة العالمية زيادة عدد السياح في العالم العام الجاري بنسبة 4 إلى 5%، وذلك بدعم من السياحة العام الماضي رغم الكوارث الطبيعية والهجمات الإرهابية. وارتفعت بنسبة 5.5% عام 2005 ليرفع عدد السياح إلى 808 ملايين سائح. وقد سجلت السياحة "سرع نمو لها في أفريقيا حيث بلغ 10%، ومنت السياحة في اسيا بنسبة 7%

التحليل داخل الموانئ

التقى السيد أبو القمصان رئيس قطاع سياسات التجارة الخارجية بالستودين أعضاء جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، وذلك لحل مشاكلهم. وقد صرح أبو القمصان بأنه تم الاتفاق مع وزراء التجارة والصحة والزراعة على عدم توقف معامل التحليل الواردة في الأجازات الأسبوعية والريسية. وعلى أن تتم عمليات التحليل داخل معامل الموانئ بالنسبة للسفن الغذائية المستوردة، وتتغير مصر الدولة الوحيدة في العالم التي تطبق المستورد مهلة أسبوعين للتصرف في الرسائل المستوردة المرفوضة، وقد طالب المستوردون في هذا اللقاء بضرورة الجوء إلى شركات مراجعة متخصصة للحصص ببيانات السلع المستوردة.

زيادة النمو الاقتصادي الصيني

أصبحت الصين واحدة من أكثر خمس دول في العالم إقتصادياً، وذلك بعد أن تجاوزت نسبة النمو الإقتصادي فيها 9% عام 2005 وقد صرح سبي مع دوج الفخير الإقتصادي أنه من المتوقع أن يزيد معدل النمو الإقتصادي إلى 9.5% و 10.3%. وهذا تتوقع نسبة نمو الإقتصادي الصيني على المعدل الأوروبي 5 مرات علاوة على منافسة نظيره البريطاني .

مطبات وأخبار

أرباح بنك أبو ظبي

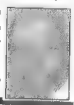
سجل بنك أبو ظبي التجاري عام 2005 أرباحاً صافية بلغت 1.96 مليار درهم (520 مليون دولار) بزيادة 139% عن العام السابق، كما زاد صافي الدخل من الفائدة بنسبة 662% ليصل إلى 1.37 مليار درهم. وكانت نسبة الزيادة في الدخل من الرسوم والعمولات 6307% لتصل إلى 1.26 مليار درهم.

يوسعيد الرالت منطقة حرة

تحت الموافقة على التقرير التكميلي الذي أعدته اللجنة المشتركة من لجنة الشؤون الاقتصادية ومكتب لجنة الشطة والمارة والخاص ومشروع قانون تعديل بعض أحكام القانون رقم 5 لسنة 2002 بالاعاء العمل بنظام تحويل مدينة بورسعيد إلى المنطقة الحرة في هذه التغيرات بمد العمل بنظام المنطقة الحرة لجميع لد ستين إضافيتين تنتهي عام 2009 بدلاً من 200. واستمرار العمل بالمخصص الإستراتيجية المقررة بمدينة بورسعيد في 22 يناير عام 2005 لجميع السلع وفقاً لأحكام المادة الثالثة من القانون رقم 5 لسنة 2002 وذلك حتى 22 يناير 2009.

صديقة لاهول وسعدت الشبيبة

رحب كومي صان الأمين العام للأمم المتحدة بإقرار برلمان فرنسا فرض ضريبة على تذكار الطيران المصدرة مطايا لتحويل مساعدات لتسعة في الدولامية، وذلك اختياراً من 400 بوليولو القديم، وتراوح هذه لضريبة بين يورو واحد و40 يورو حسب مسافة الرحلة ودرجة السعر



مصر للطيران

القاهرة

أعلى الطيار أسرى سح الك رئيس شركة ميناء القاهرة الجوية بأنه سيتم في الشهر الأولى من العام الجاري توقيع عقد لإنشاء الممر الجديد بالطوار الذي تستعمل كقناة إلى 420 مليون جنيه، وسيتم تنفيذ هذا المشروع طبقاً للمواصفات العالمية التي تسمح بهبوط الطائرات العملاقة الجديدة التي دخلت سوق النقل الجوي، ويتم استخدام هذا الممر في الأحوال الجوية السيئة

الطائرات الجديدة

تسلم الشركة القابضة لمصر للطيران أولى طائراتها الجديدة طراز بوينج 737/800 خلال شهر سبتمبر القادم من أصل 12 طائرة سبق التعاقد عليها، وتوسع الطائرة لحوالي 150 راكباً، وقد صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة بأن تسليم الطائرات الجديدة سيتم تباعاً حتى نهاية عام 2008 بواقع طائرتين كل عام.

شركات صناعة الطيران

بلغ حجم التعامل داخل بنك التسوية المالية لطبيعات شركات الطيران داخل "الإيأتا" حوالي 190 مليار دولار سنوياً، كما وصلت خسائر صناعة الطيران المالية العالمية خلال العام الماضي إلى نحو 7.5 مليار دولار، وذلك بسبب زيادة أسعار الوقود حيث بلغ حجم استهلاك الوقود لشركات الطيران العام الماضي إلى مايزيد عن 85 مليار، وتصل تكلفة كل دقيقة طيران إلى حوالي مائة دولار، ومن المتوقع أن تصل حاجة شركات الطيران في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى أكثر من ألف طائرة قيمتها 124 مليار دولار حتى عام 2020.



استثمارات عام 2006

رصدت الشركة القابضة للطارات والملاحة الجوية مليار و600 مليون جنيه ميزانية للإستثمارات عام 2006 وقد صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة بأنه سيبدأ في الربع الأول من العام استخدام إستراتيجية كبار الزوا بمعنى الركاب رقم (1) الذي تكلف أعمال تجهيزها وتطويرها 22 مليون جنيه وأشار مناع إلى معدلات نمو الركاب شهدت زيادة كبيرة للعام الماضي بلغ 11% لحمار القاهرة 22% للطارات الداخلية

خطوة

تطوير مستقبلية

صرح اللواء حمد سعيد رئيس الشركة الوطنية للملاحة الجوية بأنه تم وضع خطة التطوير إستراتيجية التي تشمل التعاقد على إنشاء شركة جديدة لمطارات الأقاليم الصناعية بتكلفة 65 مليون جنيه، يتم تنفيذها خلال 30 شهراً، وذلك لقضاء على مشاكل الإحتكاكات بين المطارات المصرية ومركز الملاحة الجوية المسئول عن إدارة الحركة الجوية في مجال الجوي لمصرى وكذلك من المركز ومن المطارات في الحو، صرح نفع المعلومات الرادارية من شركة محطات الرادار المدني المنتشر في مصر.

الدخول الدولي للطيران

يقام معرض "إفكس" الدولي للطيران بمدينة شرم الشيخ في الفترة من 7-10 مارس الجاري، وقد تم الإنتهاء من إعداد جميع البرامج اللازمة للتسويق للمعرض من خلال مختلف المعارض الدولية ولإبرهات العالمية للسباحة والطيران بمختلف دول العالم، وقد تم إعتماد قطاع الكرك بمصر للطيران للسباحة والأسواق الحرة كشركة السباحة الرسمية المسئولة عن هذا المعرض، كما تم إعداد وتجهيز موقع خاص على الإنترنت يحوى برامج سياحية مميزة بإحدى عشر لغة.

إنشاء المطار رقم 3

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للطارات والملاحة المصرية بأن عمليات الإنشاء الخاصة بالمطار رقم 3 سوف تنتهي في النصف الثاني من عام 2007، وقد تم الإتفاق مع وزارة المالية على الشايات والمستلزمات التي يتم إستيرادها من الخارج باستخدامها في عمليات التشييد، ومن المتوقع أن تصل تكلفة إنشاء المبني إلى 2 مليار و240 مليون جنيه

خط هاشور بين بيروت والرياض

تم تدشين خط جوي مباشر بين بيروت والرياض مخصصاً لرجال الأعمال مع وصول أول طائرة تابعة لشركة الخيالة السعودية الخاصة إلى مطار بيروت الدولي، وستبدأ الشركة رحلة واحد إسبوعياً على أن تزيد رحلاتها على هذا الخط مستقبلاً

تطبيق برنامج "الإيأتا"

طبقت مصر للطيران برنامج "الإيأتا" لمنع الصوائد الأرضية للطارات والذي يهدف إلى تخفيض معدل الصوائد على مستوى العالم، وقد أبدى "ماريوني" مدير مشروع "الإيأتا" لحن الصوائد زيارته لمصر مساعداً بصير العمل في الشروع والخطوات الإجرائية التي إتخذتها مصر للطيران لتنفيذه، وقد تم الإتفاق على مجموعة من التوصيات وفقاً للبرامج.



قرباً بهالغ جديدة بولي الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني اهتماماً كبيراً بتطوير قرية البضائع الحالية وإنشاء قرية جديدة لإستيعاب الزيادة الكبيرة المتوقعة في تجارة الترانزيت بمطار القاهرة بين أفريقيا وآسيا وأوروبا، ومن المتوقع تنفيذ هذا المشروع في العام المالي المقبل على مساحة 24 ألف مترمربع.

الإشادة بإمكانيات مصر للطيران

أشاد وفد هيئة سلامة الطيران المدني الأوروبية بإمكانيات مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية، وقد حصلت الشركة لأول مرة في تاريخ شركات المنطقة على شهادة اعتماد من الاتحاد الأوروبي "الإيأتا" التي تسمح لها بصيانة الطائرات الأوروبية والأمريكية، وقد صرح المهندس عبد العزيز فاضل رئيس الشركة بأن هذا النجاح جاء نتيجة تخطيط جيد منذ عام 2002 للحصول على هذه الشهادة التي تعد فقرة في تاريخ مصر للطيران.

المصرية تتقلق

أرباح

حققت الشركة القابضة للطارات والملاحة الجوية المصرية صافي ربح قدره 92 مليون جنيه في الميزانية الأخيرة التي إعتدتها لصحة العمومية بزيادة مليوني جنيه عن العام السابق.

تسمية فترات التنمية في تطوير الإدارة

بمقام محاسب / سعيد رجب شرف
المستشار المالي والإقتصادي

إن الأساس هو محور النقاش لأي مجتمع - ولذا، لا بد دولة أيّش، اليوم، من أن تحقّق هذا الإنسان العاقل الجيد الذي يعمل منه قوّة إقتصادية منتجة لنفسه ولا لغيره، وأن يجد فيه وحيث فيه وكذلك للعالم أجمع، قاتنية الشاملة الراقية، فيلجأ لخدمة التنمية البشرية - لأنّ جودة التعليم التي هي في الملاحظات التي يتعلّق بها نظام الجودة الشاملة في النظام الاقتصادي الحالي الجيد الذي تقوم على لادارة الكونية - كما أن جودة التعليم البشري لقلب الدور المحوري في حضارة المعرفة الجارية والمقصود بها حضارة العقل والشكر.

هكذا يمثل عصرنا أساسياً في التنمية الشاملة - فهو أداتها وصانها وهو في نفس الوقت هدفها - وتنمية الإنسان في المجالات العلمية والتكنولوجية والفنية والثقافية والإقتصادية والإجتماعية والأخلاقية وصرف في مجالات العلمية والانسانيات، وأخرى أصبحت حتمية - على ثروة الأمم في عصرنا الزمان تعتمد على ما تملكه من ثروة بشرية وليس كما كانت في الماضي على قدر ما تملكه من ثروات أو موارد طبيعية.

وتنمية البشر وأحداث تنوعهم وتوزيعهم لا يأتي إلا عن طريق التعليم في جميع مراحله حيث التكوين والتثقيف والتدريب والتأهيل والممارسة الثلاثة لعم في إطار ثقافي سوى من القيم والأخلاق والسلوك والقدرة، لخدمة وإشاعة لقيم وإتلاء له.

وأما كإن الاستمرار في التكنولوجيا الحديثة لتحقيق التنمية وريادة معزلات نموها أصبح في الألفية يتكاثف - فغن هذا الاستمرار يقدّر قيمته إذا لم يقابل باستثمار مماثل في التعليم البشرية التي تدلّ لإدارة وتشغيل وصيانة وتطوير هذه التكنولوجيا - فالتعليم يستهدف أنشأ واشمل تطوير ممكن للقدرة من خلال

تأهيل محوّل رئيسية ينفرد بها الإنسان في - أولاً المعرفة بدلالاتها الثلاثية وهي المعرفة العلمية والمعرفة الإنسانية والمعرفة الثقافية، وأنواع الفنون المختلفة بجانب محاولة فهم طرق إنتاجها مستقلة.

ولذلك فإن السالك والأخلاق، وثالثها الخبرة والمهارات - ويعد ذلك التعليم التثقيف لأنه يستهدف في المقام الأول تنمية الإنسان - لأن التدريب أساساً يستهدف إنتاجاً موجودة فعلاً.

ومن هنا فنحن نلاحظ أن التعليم يستهدف المعصرى هو العلم مدى الحياة، وتمكن الإنسان من خبرات التعليم الذاتي - لأنه من المهم أن المؤسسة التعليمية في أحسن حالتها لا تشكل لـ 40% من إجمالي المخرجات الإنسانية - أما نسبة الـ 60% الأخرى فتكتسب من خلال التعلم الذاتي الذي يركز على الخبرات التي تتركز من خلال العمل ومن خلال الخبرات والقرارات الحياتية والإبداعية التي تشكل قدره الفردي على حل المشاكل التي تدفعه للتفكير كل جديد - كما أنه من خلال هذه القرارات تجسّد تعرف كيف تواجه التحديات والتحديات وكيف تتكيف بالآخرى إلى المصير الاقتصادي والسياسي والفكري والفني والسياسي والدبلوماسي.

كما أن تطوير التعليم أصبح ضرورة من أهم ضروريات التنمية البشرية حيث أصبح وثيق الصلة بينه وبين كل المؤثر في المجتمع لذلك فإن التعليم المستمر أصبح من الأمور الهامة وفي حدة هذا المجتمع.

وعلى تحقيق تنمية قدرات الأفراد صفة مستمرة بحد العمل على الاستمرار في تنمية الفرد البشرية.

لذلك، أعمال مبدأ تكافؤ الفرص، وثالثها التوسع في التعليم.

ولذلك، التميز في التعليم، وخامساً، العناية بالبيئة الشاملة.

وبوجه هذه الأساسيات التكنولوجية - أولاً، تنمية الطنوة المبكرة.

فإن يجب أن يضع التعليم النية الأساسية كالمثل في السنوات الأولى من عمر الطفل والخصائص السلوكية السائدة في العمر - لكن جزءاً من هذه السنوات الست لا يجب أن يقع تحت سيطرة المؤسسة التعليمية فقط - وفي السنوات الأربع الأولى من العمر - لذلك من المهم أن تولد الية تضمن قدرات الطفل في تلك السنوات والاستعداد منها - ويجب أن تؤكد أن استمرار مرحلة الطفولة المبكرة في التعلم وتنمية قدرات الطفل العلمية يجب ألا يتم على حساب حق الطفل في ممارسة طموحه - فمن المهم التوفيق بين متطلبات التعليم وحق الطفل في المتعة بطولته وإشباع حاجاته العلمية كالمثل والاعتناء والعطف والتقدير والابتناء، وحب الاستطلاع والتجارب.

ثانياً، أعمال مبدأ تكافؤ الفرص، ويجب إيلاء اهتماماً بالطفل في سنوات الأولى من حياته تنمية قدراته وإشباع حاجاته الطبيعية من الحب والاحسان أو التواصل - اهتماماً به من حيث تقدمه في التعليم والعمل على تطوير مهاراته.

ثالثاً، توسيع التعليم، فكما كانت مدد التعليم أطول كما كانت قدرة الإنسان وفرصة الاقتصادية والإجتماعية أكبر - فكما زادت فرص الإنسان في التعلم أكثر كلما زادت معرفته وإمكانياته في التقدم والرفق أكثر.

رابعاً، التميز في التعليم، حيث أن صناعة التعليم مهمة في خلق مواطنين قادرين على المنافسة فيمكنهم يتكيفون على التغيرات من غيرهم في فرص العمل وفي مجالات الترقى.

خامساً، الجودة الشاملة،

وتحقيق هذا المبدأ يجب الاهتمام بالتعليم المتميز - فالعالم اليوم في إطار النظام العالمي الجديد قد اجتاحت كل المواجهات والسدود والحدود واعتمد مبدأ الجودة الشاملة حيث أصبح المبدأ هو الوصول إلى النتائج لا عن عيوب وأصعب من المهم استثمار كل شافء بشري ووعالية كل مربية وكل إبداع من حيث البحث العلمي والإختراعات الحديثة.

وتعتبر تنمية القدرات الوسيطة في محدد العامل التكنولوجي من المخيل والعلية الرئيسة لتفويض التعامل التكنولوجي في المجتمع وريادة قدرته على توليد التكنولوجيا الحديثة والاستفادة من عطاياها في التكنولوجيا الحديثة وذلك تعاملين إثنين هما:

1 - مشدّد قدرات القدرات العلمية والتكنولوجية - أن يساهماتها كما يراها من طريق توفير الرعاية لها وتطوير كفاءتها وإدارتها.

2 - تنظيم وترشيد الاندماج الأجنبي في التعليم والعلوم والخدمات ومن المهم أن نعرف أن تنمية القدرات الوسيطة تستمرّ توافر إطار إجتماعي وسياسي ومناع من شأنه إطلاق طاقات أفراد هذا المجتمع - فضلاً عن إنها تتطلب مستويات عديدة ومهارات مختلفة علمية ومهنية وعرفية - لذلك يتعين النظر إلى عملية تنمية القدرات الوسيطة نظرة شاملة محدث تصفع من:

1 - إتساح الأهداف التكنولوجية وإتساح متخذي القرار بضرورة الإتساع على القدرات الوسيطة.

2 - وجود الفواقر المالية والأدبية - وجود الحائز الأساسية اللازمة لذلك.

3 - وجود نظام تسويد القيم والأخلاقيات - والوعي اللازم لتطور العلوم والتكنولوجيا.

4 - وجود الحائز الإجتماعية إلى التكنولوجيا وتطوير الشريعات العلمية التي تحقق ذلك.

5 - وجود اتفاق تنمية القدرات الذاتية - ويجب أن تتوافق تنمية القدرات الذاتية مع الإطار الاقتصادي والإجتماعي والسياسي الأخلاقي في المجتمع بل إن هناك إطاراً دولياً ينبغي أخذه أيضاً في الإعتبار خاصة مع ما يتسم به العصر الحالي من متغيرات دولية سريعة بالإضافة إلى مشكلة زيادة السكان.

وختاماً فإن الزاوية الأولى والثلاثون ونصيب الفوائد - فضلاً عن تطوير التكنولوجيا الإتصالات والمواصلات وتطوير الابتكارات ومصادر الكوالة والشوكة العلمية في وسائل الإنتاج، وكذلك

الرغبة في التغيير والتخلص من المنتجات القيدية والتمتية القدرات الذاتية لفراقد فهدا موعين إياها قنوات داخلية تأهيلها قنوات خارجية فمن ناحية القدرات الداخلية فهي جهات التعليم والتدريب ومراكز البحث والتطوير التكنولوجي وقطاع إنتاج والصنعت - أما القدرات الخارجية والمقصود بها الدولية فهي التي تنظمها إحتياجات نقل التكنولوجيا والاستثمار الأجنبي والتعاون الدولي - كما ينبغي أن تكون تنمية القدرات البشرية من طريق التعليم والتدريب وفي إطار العلاقة بين قطاعات التكنولوجيا وتنمية القدرات الوسيطة نجد أن العملية التكنولوجية تبدأ بوجود طلب أو حاجة إلى تكنولوجيا لإنتاج سلعة أو تقديم خدمات ويستتبع ذلك تقرير إداري من:

1 - الجدول إلى تولد تكنولوجيا محصلة.

2 - نقل تكنولوجيا أجنبية.

ففي حالة القدور، إلى تولد تكنولوجيا محصلة فإنه يتطلب توفير وتنمية قدرة منظمة على تطوير الإختراعات والتكنولوجيا إنتاجها بهدف التعرف على ما يمكن تنويره منها بالقدرات الحصة

أما قبل التكنولوجيا الأجنبية فيتم عندما تكون التكنولوجيا خارج القدرة المجتمع ويتقرر استثمارها من الخارج.

وفي حالة أخرى يمكن إحتلال قرار تطوير تكنولوجيا محلية - وفي هذه الحالة فإنه يتم أولاً دراسة البحث وتطوير وتصميم المنتج ثم إنشاء وتصنيع المعدات ثم يتم التشغيل والإنتاج والتسويق والتأهيل في التنميص

والتطوير وفي كالم الأتاني (توليد تكنولوجيا محلية أو نقل تكنولوجيا من الخارج) حيث يمكن مراعاة البحث الدور الرئيسي - ومن ثم ينبغي التخطيط وإعداد القرار على مدى وقت من نقله من الخارج وما سيطر عليه.

وقد مكرر لحسن تمكن هذه المراكز من تطوير التكنولوجيات المطلوبة محلياً أو الإستدراك في ذلك الحزمة التكنولوجية المستوردة ومحاولة إنتاج محوّلها.

وإلى أرحو أن يكون قد وفقت في عرض موضوع تنمية القدرات الأول - يمكن هؤلاء الألام من تحقيق العمل الأدرة.

وهو ولي التوفيق -



Barwil



SERVING ALL OVER THE WORLD



SeaMares



BULCON

BULCON

BC

**NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA**



**EUROPEAN MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST**



**DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE**



Barwil

with offices in port of destination

NO. 1234567890

**Part A Marine Services
including handling of cargo and 1 register holders**

1. Name of the company
2. Address of the company
3. Date of issue
4. Validity period



DV

1. Name of the company
2. Address of the company
3. Date of issue
4. Validity period

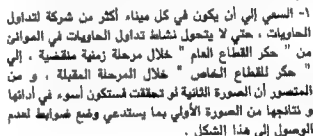
under the condition of compliance as set out in the Appendix may render this Certificate invalid



Barwil

office:

**e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com**





شركة فينمار للملاحة

شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司



يعمل بانتظام بين الاسكندرية وموانئ
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانئ أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A.



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن تجار البضائع العامة والعبوات.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والاستحالة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتفتيش بالمساحات بكفاءة وسرعة الجاهزية التامة والمهارة.

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات الحديدية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات الخشبية
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTU)
- خدمة تسليم الحاويات المخرجة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب. ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

ففي مقابلة مع إذاعة BBC سألته المذيعة (الأميرة زها) في برنامج (نقطة حوار) عن السبيل للخروج من أزمة الرسوم الكاريكاتيرية فكانت فكرة هذا المقال).

ما لكمي لا ترجون الله وقاراً؟؟!!



نحن نتسول اعتذاراً أفضله أن يبعث من مجتمع غربي ليكل بمكاييل على الدوام. إن الإساءة للرسول الكريم صلى الله عليه وسلم بدأت أول ما بدأت داخل المجتمعات الإسلامية. أسكن النبي صلى الله عليه وسلم يوم غايت الظلم وشاع الفساد. أسكن له (ص) يوم ظلم المسلم أخاه المسلم. يوم انهارت الأخلاق وعم الانحلال. يوم تبدلت المفاهيم وصارت الأخلاق والمبادئ رجس من عمل الشيطان وصارت الخلاعة والبلادة والنفاق هما الأسس الحاكمة. يوم انبطح الحكام المسلمون أو الذين يحكمون دولاً إسلامية أمام أوامر وغيات سيد الكون المقيم في البيت الأبيض. أسكن للنبي يوم حوريت لا إله إلا الله في بلاد الإسلام وطست معالم الحضارة والتاريخ الإسلامي وابلت الأنظمة والحكومات الإسلامية وخصوصاً العربية منها تتصل من كونها حكومات وأنظمة لدول إسلامية. وبدأت تلك الأنظمة ضرب الدولة الإسلامية التي تدعو إلى العودة إلى مبادئ وأخلاقيات الإسلام حتى أصبحت الآن وأخرج من تحت عباءة هؤلاء من فرق وممل وجهاعات ترتدي لباس الإسلام وتدعو باسمه كتهنئة في الواقع كانوا يعيدون كل البعد عن الإسلام السمع قبيحاً سلسلة. الجهاد العشوائي، الذي لا يفرق بين قتل النفس بالحق وبالباطل وبالفعل سطر هؤلاء تاريخاً جديداً للحركات الإسلامية التي أصبحت يفرق عن تعاليم الدين وصارت معروفة باسم (الإرهابية) والحقيقة أن هؤلاء وجلو تعاطفاً وصل لدرجة التأييد من القاعدة العريضة للشعوب الإسلامية والسبب من وجهة نظري هو هذاه الحكومات والأنظمة الإسلامية وإزدواج الانحراف والتعاليير الغربية التي تكره كل ما هو إسلامي حيث لا تترك في ذلك بين الكفاح والنضال المشهور بجماعة مثل الإخوان المسلمون، سواء في فلسطين أو بقية البلاد العربية وبين جماعة مثل التكفير والهجرة والخلافة، فصرحت في ذلك الأمر حمض بيض. لقد صنعت الأنظمة الحاكمة تلك الجماعات عندما فسدت تلك الأنظمة وبدأت تلك الأنظمة حربها الضروس ضد تلك الجماعات مستغنية في ذلك بالقرب الذي وجد ضالته كي يعيد لحظة الاستعمار والتدخل السافر في مقدرات هذه الشعوب. إذا القضية ليست وليدة الرسوم الكاريكاتيرية العنصرية التي رسمها حقير في دولة حقيرة ومجتمع حيواني شوهائي لا يعرف للأخلاق طريقاً ولا للتهادي طريقة. القضية بدأت هذا، وإن الإساءة بدأت هنا، القضية صنعتها بالفتنة ضد رسولنا ومعتقداتنا وحضارتنا.

إن فوز "حماس" أذهب حماس الجميع بأن مشروفاً إسلامياً بدأ يظهر ويرى اللون بعد نهجها الخواص المسلمين إلى مصر ومشاركتهم في الحياة السياسية المصرية. إلى أنرى أننا نعيش مرحلة (غروب) للمشروع القومي العربي، ومرحلة (شروق) للمشروع الإسلامي الشامل ولكن من صنع الحركات حاضرات بعيداً عن الشعوب. لابد من المشاركة ... المشاركة البناء العقلية الواجبة التي تحترم العقل وتبلى من شأنه (أفلا تفتلون)، (أفلا تدبرون)، (أفلا تبصرون).

إن نزيل الرارات والأعلام عليها شعارات إسلامية؟ كلا .. لا هذه ولا تلك. الإعتذار المطلوب يكون بالفعل والتمثل الجاد المخلص. يكون بالصديق في القول والفعل. يكون بالفعل والمصاراة بين الجميع. يكون بمعاذلة القول والجهل والبرص. يكون بالبرية والمسئولية. يكون بيحث الحضارة الإسلامية من مرقفها. يكون بإحترام العلم والطمأن .. علم الدين وعلم الدين على السواء. إن مشاركة المسلمين في الطب والهندسة والجغرافيا والفلك والكيمياء والطبيعة، الإسلام والمسلمون ولكن حضارة إسلام. أس سينا .. ابن الهيثم .. ابن رشد .. الخوارزمي .. ابن خلدون .. ابن النفيس .. وغيرهم الكثير والكثير في شتى مجالات الحياة. إلى وحدة الهدف لابد من أن تسود وتصبح الأولوية القصوى ولكن من يجمع المسلمين بينهم من قادهم إلى طائل على هذه الأزمة تزايد تارة وتراجعاً بمتانة كانت متعجبة. على هذه الأزمة تطلب المشاعر ليسهل قيادة تلك المجموع الجمعة باله والتألفه عن الطريق القديم. على هذه الأزمة تطلب العالم الإسلامي يعرف أن شفعه ومنه ليس من قلة ولكن من كثرة بلا أنهاب وصفق الرسول الكريم عليه كفتاه السيل.

ثم ماذا بعد ..
 * تأجيل انتخابات الهيئات هذه عامه بجهة (طريق القاهرة) عفواً (إحزاب القاهرة) على أنر هادئة. بمرارة أنشأنا ما هو الإسلام الحقيقي للارتداد. أي وألحقاً حتماً (إسرائيل) هاتم الإجماع في الكفة وتأجيل تلك الانتخابات هي الإجماع الأهم والأخطر في هذا السيناريو.
 * غرة العبادت السلام .. أي سلام .. شك أنباء العلم حبيبه الغرة سلام الشجوايات مان برون هرات. والبخرة العلام عفواً رواجحة العلماء ستمتون حتماً بعد فتره
 * شرح (الكتاب) واه متهم السأكر شرحاً وافياً وأهنا صادقاً مخلصاً لفظة الإجماع والاملاء والمصلحة على القوم .. هاتا
 * هدا
 * إن أطلقت الجماعات للأمام ومئات العبيدة العادة للزفة على الصادات والواديات دهمكة سره بيوه إن هاتك متهمه للظهور والتحدث بهذه العبيدة.

ووصلت والتي تسألهوا. هل وصلنا إلى هذه المرحلة من الهوان والجنس لا نستطيع معها أن ندافع عن نبينا صلى الله عليه وسلم بما يليق بشخصه العظيم؟ إن أمه الأمة ليست خروقة متشاة أمام ثقافة أعداء الإسلام في الغرب ومفهوم الذي يدعونه. إن أشد ما يؤلم النفس ويؤثر فيها تلك التصرجات التي تصدر من مسلمون يطيلون إعتذاراً ولعنون في الطلح حتى جرحه الإعتذار والتسليم الإعتذار غير مطلوب فالمسلمون لا يستحقون إعتذاراً. والإعتذار لو جاء من إعتذار من المسلمين لرسول الإسلام عني ما فخرنا في حق وفي تعاليمه وفي طريقة الفهم الذي رسمه لنا يوم ساد المسلمون العالم من أقصى الأرض إلى أقصىها. إرسلوا إلى نيل إعتذاراً حقيراً من مجتمع حقير. لكنه سيكبر زاهياً عن أن أحسن صنعاً واعتذاراً نحن له صلى الله عليه وسلم. ولكن كيف يكون الإعتذار؟ هل نتجمل في ساحات المساجد ونحذر أمريكا وإسرائيل والبربر وتدعو على الضامير؟ هل نملأ الدنيا صلحاً وضجيجاً؟

هل يمكن لأحد شخص واحد يتحقق كل 40 ثانية؟

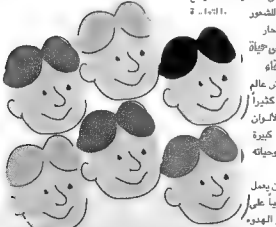
متى يشعر
الإنسان
بالمسعادة؟



بقلم / وسام غنيم

والراحة فهو من المشفرة التي تتراح له، النفس الإنسانية وشعور بالسعادة. الأرق: سعادة ما يمكن حالة من الرومانسية ويساعد على الاسترخاء ويخفض درجة العزلة ويطلب ريقه دائماً لتكون سعيداً. الواضد: يسبب حالة من التوتر والبرود الأسرى سواء في الملابس أو ديكور المنزل ومن هنا يلزم الابتعاد عنه. الهمسقاء: هذا اللون له فعل السحر في المساعدة على تعديل المزاج والصور بالرضا والسعادة. الأبييض: يشع السعداء ونقاء ويمسك اللامع الطوبى ويظهر الطيبة والبراءة. وأشهر: لا يستطيع غير القول أن المصدر الحقيقي للسعادة هو لرضا والإقناع بأنهم الله وإيمان بالقدر، والقدر فالسعادة شيء نسبي يختلف من إنسان لآخر ليس له أي مقياس وحتى لو فُزعمت الأمور يجب أن نجد إلى الله وحده ليس للإنسار ولا لشيء آخر. وراحة نفس صافية... خير لك من الساعات في ظل القصور العالية

000



عام أن الصحة البدنية وسلامة الجسم كانت أفضل المؤشرات للسعادة بالرغم من تأثير الدخل النسبي على درجات الشعور بالرضا والسور. * واكتشف العلماء أنه كلما كان الدخل المادي الذي يحققه الآخرين أعلى كانت درجة سعادة الإنسان أقل وخاصة خلال سنوات العمل والكسب من حياته.

هل العلاقات السوية تحدد السعادة؟

لاحظ الباحثون بعد متابعة أكثر من 700 زوج ونجدة أن الأزواج الذين إتفقوا على العمل معاً لتحقيق أهداف مشتركة مثلاً كترارة منزل جديد أو إنجاب طفل أظهروا شعور كبير بالرضا والسعادة والإرتياح النفسي في علاقاتهم الزوجية وكذلك تقاضهم مع بعض ومتناقضهم لأي مشقة والتوصل إلى حلول مشتركة ترضي الطرفين. فالعلاقة الزوجية علاقة ليست انشائية بل تنائية ووجود القليل من الاختلاف فيها يسكبها مزيد من التماسك والإقتراب والحب والنجاح وقد اكتشف الجهاز المركزي للتنمية والإحصاء عام 2005 أن هناك حالة طلاق كل سنة تقابل من بين كل 100 حالة زواج وصل إلى أن هناك تأثير بالبالغ من المؤسسات التفرقة لتقريبها فمناج سوية ومتغيرة من الأزواج وافضة السعادة مما يسبب في حدوث الطلاق وانتشار الخلل في العلاقة والعنف في التصرفات مما يدفع جميع أفراد الأسرة للشعور بالصراع والليل والاحتراح لا تلتئم. اللون في حياة الإنسان سعادة وأشياء يقول د/ سفيان مارتز عالم النفس الذي ركز كثيراً من أبحاثه على الأفراد أن لالوان تأثيرات كبيرة على فراج الإنسان وحياته كما يلي

الأحمر: هذا اللون يمثل على القضاء نهائياً على التوتر ويحدث على الهدوء

ويرى العالم أن كارة الإنتشار أكبر من كارة تسواي التي ضمرت جنوب شرق اسيا العام الماضي وكرر أيضاً من الأرواح أن حصتها هجأت المادي عشر من سبتمبر 2001 بدأت المرات والامر يحتاج إلى إتفاقيات عالمية شاملة ومسايسة لتقليل الأبعاد المخضفة من حوادث الإنتشار الكاملة أو محاولاته والمشكلات المرتبطة به أو السلوكيات المؤدية الأخرى. أوضح العلماء أن الإنتشار ينتج من تقايل معقد لعوامل سببية معينة منها الأمراض النفسية والعقلية والفقر والإنسان والبيئة الإجتماعية وفقد أي عزيز وصعوبات التراسل مع الآخرين ومشكلات العمل مما يستدعي توافر خبراء وإحصائيين في على مشاعر الإحباط التي تدفع إلى الإنتشار وقتل النفس وتكوين المخاطر وتوفير الخدمات الطارئة والعلاج قصير وطويل الأمد ويرى المسؤولون أن توفير طواقم من الفقراء والتخصصين لا يكفي لحل هذه المشكلة بل لابد من أن يعمل الناس جنباً إلى جنب لتقليل عدد الأشخاص الذين يحاولون قتل أنفسهم والتخفيف من السلوكيات المؤدية في المجتمع ما الذي يحدد سعادة الإنسان؟ قامت مجموعة من علماء الإجتماع الأمريكيين بدراسة ثبات الأثرية أكثر شعور بالرضا والسعادة من الفقراء ومن هنا إنطلق سؤال هام وهو

هل درجة سعادة الإنسان تعتمد على مقدار المال؟

قد وجد باحثون أن درجة سعادة الفرد تعتمد على مقدار المال الذي يجمعه إقرانه بمعنى أنه كلما كان أكثر من حوله كانت درجات إنسيابه وتعايشه أكبر * ووجد الباحثون أيضاً عند إستخدام بيانات المسح الإقتصادي العام لفترة من 1973 و 2003 مقارنة بالسنين وبخل العائلة الكلي ومستويات السعادة العامة للأفراد الذين تراوحت أعمارهم بين 30 64

شخص واحد يتحقق كل 40 ثانية أن الرجال أكثر ميلاً للإنتشار من النساء.. لماذا؟

حيث أشار تقرير من واشنطن أفاد بشي جديد مثير للذهلة أن شخصاً واحداً في مكن ما في العالم يتحقق كل 40 ثانية مما يتناق مع الحقائق لتي سجلت سابقاً بأن شخصاً واحداً على الأقل يحاول التخلص من حياته كل ثلاث ثون وأوضح هذا التقرير الذي أصدرته "منظمة الصحة العالمية" بمناسبة اليوم العالمي لمكافحة الإنتشار" والذي يوافق العاشر من سبتمبر من كل عام أن عملية إنتشار تتم كل 40 ثانية وهو ما يمثل حوالي مليون وفاة تحدث سنوياً في العالم ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى مليون ونصف بحلول عام 2020

فقر الخبراء ومنظمة الصحة العالمية تجاه ظاهرة الإنتشار

أشار الخبراء إلى أن الإنتشار يشكل ما يقرب من نصف الوفيات السببية في العالم. بدأ ظهرت حوالي 6003 حالات إنتشار وفيات غامضة في بريطانيا وأيرلندا عام 2003 وهو ما يوقع عدد حوادث القرن بكثير من ثلاث مرات ويصل اليوم العالمي لمكافحة الإنتشار تعاوناً وثيقاً بين الجمعية الدولية لمكافحة الإنتشار ومنظمة الصحة العالمية ويحمل المسؤولون في إحتفالهم بهذا اليوم السنة الثالثة على التوالي في تحقيق إنتباه عالمي لثل هذا الموضوع الإقتصادي لهم من خلال الرؤية الدولية للجمعية التي لا يتسبب الإنتشار في وفاة الكثير من مواطنيها ونسائمه في تحقيق حالات الإحباط والتهزل الإقتصادية من خلال الإستهلاك للأشخاص بشكل موشوق فيه وتقليلهم بدون تحذير أو تمييز

إرتفاع معدل الإنتشار بالدول الغربية

أشار الخبراء في بيان صحفي صدر قبيل الإقتصاد الدولي بمدينة دوربان بحسب أفريقيا لحاسة السعادة الإنتشاري في التناقض المتفاجئة إلى أن أعلى معدلات حوادث الإنتشار وقعت في مناطق أوروبا الشرقية يليها أمريكا اللاتينية وأقل الدول الإسلامية.

... إنه حق سيد عصره وزمانه بقلم/ ولاء حمزة

كان الفنان سيد درويش نابغا عصاميا في طريقه بين الأنوак واستطاع أن يجتاز المخاطر والعقبات وأحرز في الفن غاياته لم يبلغها سواه .. لقد نشأ في بيئة شعبية انفعول بها فأوجت إليه موسيقاه العربية الصاعدة .. لقد كانت مدرسته واسعة الأفق بعيدة المدى إنها مدرسة الحياة .. إن هذه السطور القليلة القادمة هو أقل شيء يمكن أن نلج فيه إليه مجلة إنترناشيونال عزيزي القارئ بهذا العدد في إطار احتفائنا بذكرى مولد الفنان السكندري العظيم الذي يستحق منا كل احترام وتقدير في هذا نفوس في أعماق البحار بعيدا عن الفنان ..

إن سيد درويش هو سيد من نحن الموشح القديم والشهد والسرحة الغنائية الشاملة مختلف الاستعراضات والألوان الشعبية. لقد فاد الفنان الخالد جانب من التقدير في حياته واشغل الناس بما كانوا فيه من إجن أيام جمال عبد الناصر .. لقد كتبت الموسيقى في الأداة والسلاح الذي وجد فيه مكانه إلى جانب الرواد في المواطن الأخرى من هذه النهضة الشاملة.

سيد درويش ولحنه ونبي حاشه

«كوبركية» حتى شعبي موضع توتوس مدينة جئر ويقع في رموه تحمل أهله هي شهرة على أحياء الإسكندرية كلها - إرتة صيته ويوت عتيقة تشير إلى ما كان يعاينه سكانه من كيات في سبيل الحياة وهي الآن على نحو ما كانت عليه قبل قرن من الزمان إذا إستثنينا ما نجد بها من بعض الجاني والعمارت الحديثة.

في هذا الحي الشعبي القديم في شارع طوة المصمما كان يوجد حانات صغير يحتوى على جميع البضائع يمكنكم المعلم «درويش السيد»

وكان يجلس في مسكن متواضع في شارع سيد كوك الدكة حيث تقسم مع أسرة المخلقة معه ومن زوجته مولودة - التي أتت فريضة الحنج على أثر وفاته واشتهرت في الحي بعد ذلك باسم «الطالبة مولودة» - وأولادها فريدة

وبسم وسرور وزين وكان يعيش الحنج على طوله التي كان في مالكو إلى العيش واستطاعت الأسرة أن تعتمد على هذا الحنج

الاجود دقة بالحداد واعتاد أهل الحي أن يستمعوا في المساء بعد فراغهم من العمل إلى سبيل في مقهى صغير كان المعلم «درويش السيد» مولودة وكان أكثر ما يتناولون في

إسماعهم وأحاديثهم شئون السياسة وليس في ذلك ما يدعو للرمز وهم يرون في كل صباح ومساء «طالبة كوك الدكة» قد صارت قلعة يمسك جريد الانجليز - في هذه

الطروف السياسية والاجتماعية القائمة كان مولد «سيد درويش» في صباح اليوم السابع عشر من مارس عام 1892 ما وفي عام 1899

كانت لخدمة الأولى حيث كانت وفاة والد قبل أن يتجاوز السابعة من عمره ففوت الأم ناشون وظقات على تربيته.

دور المصداقة في حياة الشيخ سيد همد طبعه من مصداقات التي لعبت

أوراها الخطيرة في حياة الفنان - فالمصداقة وهذا في التي تاملت له عن

إلصقة بالكتاب في لمطو أن يلتقي يعلم عظيم الشرف - كثير إلى إلى الأناشيد

والمنشجات الغنائية التي كانت ترددها الجماهير في إستهلال الحفلات في ذلك

الحين ثم تأتي المصداقة الثانية حين إنتقل سيد درويش إلى المدرسة فيجد فيها نبي

العلم إلى جانبته موفت آخر شغوف فني يحفظ تلك الأناشيد ويقتننها للتلايد. وهناك مصداقة أخرى وهو إلتقائه بالمعهد الديني بالإسكندرية عام 1905 والذي كان مقره

مسجد أبي العباس نظراً لما يتمتع به من حسن تسيو القرائ الكريم وكان يتننى أن يكون على طراز كبار القرويين والحشدين في استقبال أيامه ولكن تيار الفن كان جارفا

فصره بدافع الوجهة المثالية على عدم التفرغ للدراسة وراح يفتي تلك الرغبة بإنشاء في الموالد والمخلات الأثرية وكانت بدايتها في

كوك الدكة وأدى عدم التفرغ للدراسة إلى فاصه نهائيا من العهد وكانت والدته غير راضية عن ذلك وأجندت الأموات تتناقضه وهو

يسير في إتجاهه التي على غير هدى حتى جاءت المصداقة مرة أخرى تابع دورها عندما

أشار على أحد أصدقائه المعلم في المعمار وكانت الحاجة إلى العمل ترفض سفسها فقبل

وعرض الصديق وأخذ يرأول مهنت الجديدة عاملا يطلى جدران المنازل وكان يرود على

إسماع زملائه طالب العلم أبناء ما في الأعمال ويتطلب منهم في مواصلة العمل بمصداقة الإنتاج ويتصل القدر مرة

أخرى ليسانك ذلك الموهبة حيث كان يجلس المعلم ابن عمه إلى في مقهى يجوار

البقاء الذي يعمل في سيد درويش - فاضلى إلى أعابيه وخشوفه ومطيرة أداته وسرعان

ما قرر مع أخيه - ابن عمه - إلى مدير فرقة التمثيل والفنا، ضم هذا الشاب إلى فرقته

قبل العرض وانضم إلى الفرقة ورحل معها إلى الشام وكان ذلك في مطلع عام 1909

وقد رزق في أثناء غايه وهو في طريقه إلى البحر بابته - محمد الدرد - ولم تكن هذه

الفرقة أيضاً إلا واحدة من طقات فطلة انتملة وكانت هناك فائدة من تلك الرحلات

الفاشلة التي قام بها وهو إكاته من مساع موسيقى تلك الأنظار العربي ونظم الكثير

من اصول هذا الفن واحد يتنقل من مقهى إلى آخر وقام بالسفر مرة أخرى إلى الشام

ثم كانت المصداقة الكبرى حين إلتاح له القدر ظروف الهجرة إلى القاهرة سنة 1917 ووضع القدر في طريقه أنصواء ففقت دفعا إلى مستقبل مرقق تهيت في ظروف العمل مع أفخاذ أعمال جورج إسحق وحيد

الرجساي وأسس صدق ويخبرهم من أعلام الموسيقى المسرحية.

- فالمرحلة الأولى من حياته من التي عاشها طوال مشرويه عاماً من عمره في تلك لا إستقراره في مع الإضطراب وعدم الأمان

من الظروف المحيطة التي لم يستطع معها أن يرسم خطة له ولا أن يحدد لنفسه هدفاً.

ثم تأتي المرحلة الثانية التي بدأت ببرارة الشام الزيرة الأثرية والموت إلى الإسكندرية

والإقامة بها أثناء الحرب العالمية الأولى حتى رحل منها إلى القاهرة وهذه المرحلة تعتبر

مرحلة التحصيل الحقيقي القائم على دراسة علمية فنية سليمة كما نند كتد

مرحلة الإنتاج للغالبية الأغاني والألحان التي صيغت في تلك الفترة من موشحات

وطفاطيل إلا إنها مليئة بالتعبير والتلون والتوير

- أما المرحلة الثالثة من حياة هذا الفنان فتبدأ من وقت إنتقاله إلى القاهرة وإقامته

فيها منذ عام 1917 هذا إقامته وهذه المرحلة هي القبة في بناء مجده الفني حيث

ظهر فيها الأفراق العباس من عبقريته من ناحية الفاء المسرحي بصفة خاصة.

- فلقد لعب مسرحيات الغنائية تحت العشرين وكانت جميعها ليست ذات صيغة واحدة - مع التعبير عن كل الطوائف من العمال

والسقيان والشباب والمراكبية وأولاد الذوات والبالية وغيرهم.

وغيرهم. إليها ثم سموات فقط تلك التي جعلت لسيد درويش

هذا الفنان من طقات فطلة لإسمه الطويل على مر الزمن فقد أدرج كل من

إنتاجه الخالد من الفناء المسرحي وكثيراً من الأوبرا.

رحلة الدواع .. والإكتساب الحياة بكل تواضع كان موه مفاجأة غير طبيعية لا متوقعة نظراً له

يتنعم به من موهو موهو وكان ذلك في منتصف شهر ستمبر

عام 1923 حيث جاء قلبها بمرارة الأمل والأمصاع

بالإسكندرية ولم يكن أحد

يعلم بأنها رحلة الدواع ولم تكن الجذرة ذلك الموكب المأساوي الذي يمثل تلك العفوية الفضة فلم تصطف بموكب تنشيمه

الدوة ولا الشعب ولا الصحافة وظل تنشيمه ردمها قبل من الزمن حتى جاء حاسر

محمود العقاد وهو غير من صور حمة هذا الجهد الوقتي وعدم التقدير للفن والفنان

وقصر الرعي وقتند ذلك من خلال كتابه عام 1925 ولعل أول خط القيم على مستوى

في حال يصل في الوقت ذاته لصفة رسمية والشعبية ذلك العقل الكبير الذي

أقيم لتخليد ذكره الأمانة في سبتمبر عام 1931 ما سرحت حديقة الأركبيو وحتى وقتنا

هذا مازالت الذكرى تتجدد ما بعد عام من خلال الإذاعة والتلفزيون وغيره من وسائل

الإعلام. إنه سيد درويش بغذه العبقرك فريضة نفسه على الفناء إلا الخلة صديقه هذه

وتعبير عه أهليه الوطنية ومفاهيمه الاجتماعية وبالتالي أهالي ومفاهيمه

الشعب كله .. كما أنه خير منه غير عه الذي ربح أو خسرته من تلك الفنايد .. حتى

يظنوا مثله في وجائنا هه مهور الأوهام والغصور.



منوعات إنترناشيونال

العلاج بالموسيقى فكرة فريدة من نوعها:
أكد الدكتور أحمد حمزة، حبيب أكاديمية الفنون أن فكرة العلاج بالموسيقى فكرة فريدة من نوعها في مصرنا الحالية وهو يعد واحداً من المبتكرين للعلاج بالموسيقى وذلك لما تعكسه الموسيقى من حالات الشجون والفرح والحزن، والمعاناة وتجديد الحيوية وأيضاً العلاج بأسماء الله الحسنى التي تتم عن طريق الرنين وتزداد الواسل إلى خلايا المخ بأسماء الله الحسنى مما كان له أكبر الأثر في إزالة الهموم والألام .



من طرف ألق المشاهير:

الربا الله: إحتفال بزيارة الملكة فيكتوريا والأمير ألبرت لمدينة كوينز إحدى الملكة الإنجليزية فيكتوريا وهي من أشهر ملكات بريطانيا حيث إستمرت في الحكم لمدة 55 عام برش شوارع المدينة بعام الكولونيا وكان هذا عام 1845 م.
الطبيب القاهي: حكمت الإمبراطورية كازينا العظمى قصيرة روسيا مرة على أحد الأمراء الذي تمار عليها بأن يصيح كالسجاجة لدا أحضرت قمصا وضعت داخل مجموعة من البيض وأرغمت على تحول القمص والطرس فوق البيض وأن يصيح كما يصيح لداحاج.

كلمات لها معنى

- # أغنى الناس من فتح بما تيسر له.
- # لا تكبر فإن الكبر يهوى صاحبه إلى النار.
- # أصدقاء الصوف يضرون أكثر مما ينفعون.
- # للحننة نور في الوجه وسعة الرزق.
- # من رضى بما قسم له ... إستراح قلبه وعقله.

فراء الصليب ... معقل للشقاء وآخر للصيف

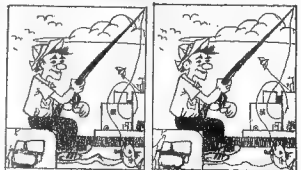
يتغير لون فراء الصليب الطبقي حسب ليعول لينة .. فلي الصيف نرى لونه إما رمادياً أو بني .. ومع دخول الشتاء يبدأ شعر هذا الفراء في السقوط لينمو بدلا منه فراء ناعم البياض ليلائم لون البيئة الثلجية التي يعيش فيها.

صديق أو لا تصديق:

الحفل كثير اليكاهم ... قليل الذكاء 111
حدث بحث أمريكي ونرويجي مشترك من أن الأطفال الذين يكرهون من دون ميرد أكثر عزيمة من غيرهم للتعرض لمشكلات ذهنية وسلوكية في سنوات الطفولة اللاحقة .. وهنا لابد ألا يستهين الآباء ببكاء الأطفال الرضع ولا يرحموا إلى أنفسهم أو التلقاض المعوية وإذا كان الفحص سبباً طبيعياً للبكاء فلنقل أنه يزول بعد 12 أسبوعاً من مواد الطفل .. كما أن الأطفال الذين تميزوا بقلتر بكاء مستمرة وطويلة وليس بسبب أي مرض سيجلو درجيات ذكاء أقل من أقرانهم في السن نفسها.

تسالي:

قام أحد الرسامين بنقل اللوحة الشهيرة التي بالرعب (أ) إلى الرب (ب) ولكنه أخذها صيها أخطاء فهل تستطيع أن تكتشف هذه الأخطاء والصيها



برجك .. ملك أنوارك المفضلة 111

يقول الخبراء أن برج جعد لون الزهرة المحبة للقلق .. قواليد برج الحمل يفضلون اللون الأصفر ويمكن إرسال زهرة عيد الشمس لهم بينما يهوى مواليد برج الثور اللون الطيفي تعمد على لون أوراق الشجر ويمكن أهداهم أصص من نباتات الزينة ذات الأوراق الخضراء ويحبش مواليد برج الجوزاء وسط إحصاس شاعري ويفضلون الورد الصغير من اللون الأصفر والأزرق بينما مواليد برج السرطان فهم يحبون الورد الأبيض خاصة القرنفل بينما مواليد برج الأسد فهم يحبون الورد البرتقالي مثل زهرة التوابيع ومواليد برج العذراء يفضلون الورد الأبيض كما أن مواليد برج الميزان يفضلون الحصول على باقة تضم أشكالاً وألواناً متعددة من الزهور والورد أما مواليد برج القرب فيفضلون الورد البنية وخاصة الورد المجفف .. وعادة ما تكون الوردة الحمراء من نصيب مواليد برج القوس كما يفضلون مواليد برج الجدي الورد الكلاسيكي وخاصة الورد البليدي براضته الفلانة ويفضل مواليد برج الدلو الأنواع الفاتمة من الورد والتي تكون بالوان غير تقليدية مثل الموف والأزرق .. أما مواليد برج الدوت فيهمون بالزهانة وبفضلون الورد المجهج .. وذلك قبل أن ترسل باقة من الزهور لشخص ما .. لابد أن تسأله ما هو برجك 111

كيف تخزنين أسديرك المفضلة

الوجه المذوق:
حاولي لتقليل من إتساع وجهك وإنتباهي إلى زوايا عند كل من الجبهة وحسوط الفك، هنا يمكن لحصول شعير لتي تحمي لشعر - سور بربية الجبين كما يمكن للفصلات الاسمية السلي أن تعمل لتقليل نغمة من الفك للتخفيف من إتساع الوجه الدائري.
هناك نوع شفيف وجهك وهو ما يتم بإعواج من الشعر الناعم الخفيف تتسدل من مسدود الجبين هبوطاً حتى اللقن لا تسمى شعرك إلى الخلف لأل سيزيد من بروز لوجه الدائري الشكل.
الوجه البضاوي:
إنك محظوظة بالوجه البضاوي يعتبر الوجه المثالي الذي تعمل جميع النساء جاهدة للحصول على منه ذلك بفتح العمل مائة تسريحة طويلة قصيرة، متسدة، معقدة، معصلة، وبسبب فصل ليس عليك إلا إجراء التجارب أحده سنك وتطابق الحياتي وم يربحك ويسهل إنخازه بين الإعتراف

نصائح ليهتم وتخص أنظارك

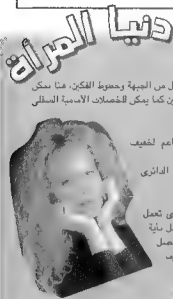
الطريقة المثلى للحصول على أنظار قوية هي:

- النظرة الجيدة والكافية لأطعمة اللثة والكافيين.
- الري - الجري - الأيضي - السردين - السهلون - الملب - الكرت - الفل - الغرس
- الدم الأحمر - الحبوب مثل البيلة - قول الصويا

نصائح

للحال والده والاختلاف على وقتها.

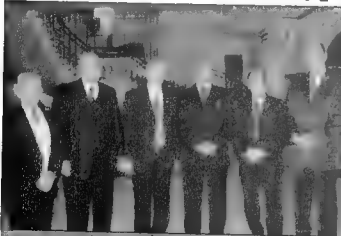
يحد .. عا أندس قبل ادم مخرج من ريب الريبون والجرسبون مضفاً إليه قليل من عصير السمود وبعد الشعور بحفاة ايبين يرح قليل من الزيت مع بعض حبات الملح في فك اليبين تدق لتدق بعد مرور صمير مدق تعمل ليدس بنا. دبر فربطية الشقراء واستدعة وصافها
مصر صغار بمصم مع لمصعين من غسل المص في الحلاط ثم يدس الوجه بها الحلاط وسرل لمدة عشرون رفة ويشطف لوجه ماء العار
لأفرد الوجه وإزالة ما به منه برباخو.
يفضل جيداً نصف بيضاء وبيضة 10 تقطع من عصير الليمون ثم يدس لوجه ولفة بها الخليط يزال بعد ربع ساعة ماء العار
كيفية الصابون في الحلق:
يمسك الطلوس على كرسي بلاستيكي بإسترخاء شديد في وضع صمير السمور عد الإستحمام داخل حمام ساخن حيث يتصاعد البخار الساخن على الجسم ثم يرش قطر ت من ماء البارود وتكرر هذه الصطوات ثلاث مرات.



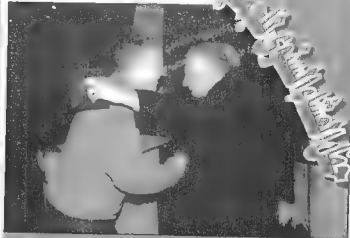
الجمعية السودانية للتقنية 2005



نظمت الجمعية حفل العشاء السنوي يوم الاربعاء الموافق 21 ديسمبر 2005 بقاعة الاحتفالات الكبرى بجاردينة الجديدة الحولية جمع كبار الشخصيات في النقل وروسيا. هيئات الموانئ ومجالس ادارة الشركات الملاحية ولقيف من الشخصيات العامة. وحضور اللواء / محمود عبد الرحمن مهمتي واللواء / شكري حسن واللواء / عصام بدوي والفريق / احمد صابر سليم واعضا الجمعية ووفد من المشاركين في الملحق العربي الاول الذي نظمه الاتحادية العربية من بينهم وزير النقل السوري ووزير النقل السوداني وتخلل برنامج الحفل تعزيم للاعضاء الرواد والمشاركين في النشاط التقني عن عام 2005 واعضا الجمعية الحاصلون على درجات علمية.



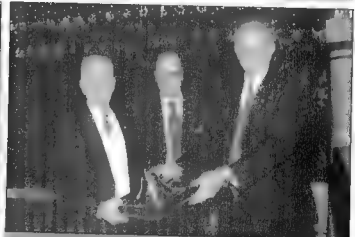
من اليمين: اللواء / الروان، اللواء / الروان، اللواء / الروان



تكريم شركة MA للمشاركة في النشاط التقني للجمعية



يهدى سيادة وزير النقل السوداني درع الجمعية



تقديم هدية تذكارية للريان لاختيار شخصية عام 2005



استقبال الوفد المشارك في النسخ العربي الاول



تكريم اللواء / الروان لاختيار شخصية سابقة للجمعية

إحتفالية الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد

إحتفلت الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد وقد شرف الإحتفال الأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الاسكندرية

الوكيل شارويم ودكتور محمد عبد اللاه والأستاذة ووداد شلبى والدكتور عيسى جرجس وكمال أحمد فى الإحتفال



دكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الاسكندرية والأستاذة ووداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق فى حديث جانبى

خبر

أقيمت يوم 2/3 /2006 بنادى سموحة

بالإسكندرية بطولة أكاديمية فى سباحة الزعانف لمراسل 11 سنة و 12 سنة و 13 سنة وهي الرحلة الأولى لبطولة الجمهورية للسباحة

بالزعانف والغوص ومن المقرر أن تقام باقى



دكتور محمد صالح

المراسل السنية وعمومى رجال وسيدات بحمام أكاديمية الشرطة بالقاهرة يومي 16، 17 فبراير الجارى وقد حضر البطولة الدكتور/ محمد صالح مستشار وزير السياحة للغوص ورئيس الإتحاد المصرى للغوص والإتقاذ واللواء بحرى/ شريف على حجازى رئيس منطقة الإسكندرية للغوص



لواء بحرى/ شريف حجازى

وقاما بتوزيع الجوائز على الفائزين وقد فاز بالمرحلة السنية 11 سنة نساى سموحة وبالمرحلة السنية 12 سنة إتصاد الشرطة الرياضى وبالمرحلة السنية 13 سنة إتحاد الشرطة الرياضى

رسالة ماجيستير

تم مناقشة رسالة الماجستير المقدمة من الدارس اسامة حسن فى يوم 13 سبتمبر 2005 واتى تحمل عنوان:

تقييم التلوث بالفلزات الثقيلة الناشئة من الصناعات فى نهر النيل وتأثيره على صحة الإنسان دراسة حالة : نهر النيل

وقد تم خلال الرسالة دراسة حالة نهر النيل من خلال إختيار منطقة البحث فى محافظة قنا وتم أخذ عينات من نهر النيل لتحليلها لمعرفة نسب المعادن الثقيلة وكذلك الخواص الفيزيائية لهذه المنطقة وقد وجد أنها تعاني من التلوث الحاد بالرصاص. وقد تشكلت لجنة المندقة من الاستاذة الدكتورة إيمان صيام، مشرف الرسالة والأستاذ الدكتور عبد العزيز عبد الباعث والأستاذ الدكتور على عبد الله كهيبة التحكيم.





ain
Arab Institute of Navigation

Second Announcement

The 3rd International Navigation Conference

MELAHIA 2006

Inland Water Transport

**15-17 May 2006
Meridian Hotel - LUXOR City
EGYPT**

Under the Auspices of

**The Minister of Transport
H.E Eng. Mohamed Mansour**

Organized by

Arab Institute of Navigation (AIN)

In Collaboration with

**Ministry of Transport (Maritime Sector)
The Gen. Authority of River Transport**

Sponsors

- Arab Academy for Science & Tech. And Maritime Transport (AAST)
- Holding Company for maritime & Land & River transport
 - River Nile Research Center
 - Chamber of Floating Hotels
 - Sokhna Port Development CO

The Arab Institute of Navigation
Sebaei Bldg., 45 Street, Miami, Alexandria, Egypt.
Tel. +203/550-9824; Mobile: +20/10-161-0185
Fax. +203/5509686
E-mail: ain@aast.edu
www.ainonline.org
www.aast.

مجتمع انا ناشيونال



في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم خطوبة الأنسة ريهام أحمد
رضوان على الأستاذ تامر عقيل محمد وأسرة المجلة تهنيء العروسين



العريس/ فخر الدين محمود القلاوي
العروس/ إيمان سعد



العروسه / إيمان سامي
العريس / ياسر فاروق



العروسه نيفين عبد الغنى عرابي والعريس صفوت محمد على ألف مبروك



المهندس/ عمرو عبد الهادي والكتورة/ إسراء مصطفى
ألف مبروك الخطوبة السعيدة وعقبال الزفاف



في حفل عائلي وبفرجة الأهل والأصدقاء تم بمشيئة الله
حفل زفاف الأستاذ/ عماد مصطفى من الشركة الدولية
للمعالجة والشحن على الأنسة شيماء السيد ويتضمن
الشركة السعادة للعروسين

عيد ميلاد سعيد



إسلام محمد فتحي



محمد أمين



محمد عبد الرحمن مصطفى



محمد عادل المسلماني



تهنئة من بابا عمرو عيسى كريم الله
بعيد ميلاد روان عمرو عيسى كريم الله
وبحمد عمرو عيسى كريم الله



هانيا وليد إبراهيم



ملك وأمل



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري معهد تدريب الموانئ



الندوة الدولية الثانية والعشرين للموانئ

١٢-١٤ مارس ٢٠٠٦

هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية

الموارد البشرية وكفاءة أداء الموانئ

HUMAN RESOURCES & SEAPORTS PERFORMANCE

PORT
2006-ALEX

تحت رعاية
معالي المهندس
محمد منصور
وزير النقل

ينظمها
معهد تدريب الموانئ
 بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
وغرفة مينا جنوب أفريقيا



المركز الرئيسي
داخل الدائرة الجمركية - باب 27 - ميناء الإسكندرية - صر 123 رمز بريدي: 21311 إسكندرية
تليفون: 4862099 - 4865087 - 4810004 (00203) - فاكس: 4829930 (00203)
الفرع: 12 شارع المتحف الزماني - الأزاريطة - الإسكندرية ت: 4848969 (00203)
البريد الإلكتروني: pti@aast.edu / info@pti-egypt.org
<http://www.pti-egypt.org>

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

**With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world**

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943